REPUBLICA DEL PERU

MINISTERIO DE MARINA

D.N.I.

REGLAMENTO DE CAPITANIAS Y DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

TOMO I

4940

REPUBLICA DEL PERU

MINISTERIO DE MARINA

ORDENANZAS NAVALES
PARTE I

0122

REGLAMENTO DE CAPITANIAS Y DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

RSC - 140

TOMO I

25n15
BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 343.0966085 /Pl
Nro. Inv. 4940 T I
Fecha: 25n15

1951

Reactualizado al 31 Diciembre de 1973.

Impreso en los Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA

DECRETO SUPREMO Nº 21

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA;

CONSIDERANDO:

Que la Comisión nombrada por Resolución Ministerial Nº 608 de 23 de Abril último para formular y someter a la consideración del Supremo Gobierno un nuevo Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante, ha cumplido su cometido presentando el correspondiente proyecto:

Estando a lo opinado por el Jefe del Estado Mayor General de Marina;

DECRETA:

1º—Apruébase el nuevo Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, compuesto de dos Tomos.

2º—El Reglamento aprobado entrará en vigencia el 1º de Enero de 1952; quedando consiguientemente derogado el del año 1940.

3º—Se imprimirán 2000 ejemplares del Tomo 1º y 2000 del Tomo 2º. Los ejemplares de ambos Tomos serán numerados del uno al dos mil. El Ministerio de Marina tendrá a su cargo la impresión de la obra, su distribución a las Oficinas del Ramo y la venta al público.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los treintiún días del mes de Octubre de mil novecientos cincuentiuno.

(Fdo.) MANUEL A. ODRIA.

(Fdo.) ROQUE A. SALDIAS.

DISPOSICION DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA

D/CGM. Nº 010-74-CG

Visto el Oficio C.600-236 del 21 enero 1974, del Director General de Capitanías y Guardacostas, solicitando la aprobación de un Proyecto del Nuevo Texto del Primer Tomo del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, elaborado sobre la base del Reglamento vigente concordado con todas las modificaciones introducidas en su articulado.

CONSIDERANDO:

Que se hace necesaria la publicación de un Nuevo Texto del Primer Tomo del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, por cuanto el existente, por el tiempo transcurrido desde la fecha de su expedición y las numerosas modificaciones de que ha sido objeto, ha perdido actualidad, hallándose agotados todos los ejemplares cuya impresión fue autorizada por el Art. 3º del Decreto Supremo Nº 21 del 31 octubre 1951;

Estando a lo recomendado por el Secretario General de la Marina.

SE DISPONE:

1º—Apruébase el Proyecto del Nuevo Texto del 1er. Tomo del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, elevado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

2º—La Dirección General de Capitanías y Guardacostas mandará imprimir 2,000 ejemplares de dicho Texto, numerados del 1 al 2,000, cancelando los gastos que demanda, con fondos propios de esa Dirección General, quedando encargada de su distribución a las Oficinas del Ramo y venta al público.

Lima, 14 Febrero 1974.

PROLOGO

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha venido observando una deficiencia en la existencia de textos del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, por cuanto, los ejemplares de su impresión inicial se hallan completamente agotados, y los pocos que aún circulan, adolecen de una notoria falta de actualidad, en razón, de que debido al tiempo transcurrido desde su aprobación mediante el Decreto Supremo Nº 21 del 31 de Octubre de 1951 su articulado ha sufrido numerosas modificaciones.

Con el propósito de subsanar esta situación se ha procedido a actualizar el texto del Primer Tomo del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, incluyendo en su contenido todas las modificaciones introducidas por diversas disposiciones legales que a lo largo de estos últimos 12 años han incidido sobre su articulado; no es, por lo tanto, un nuevo Reglamento, si no el mismo debidamente actualizado; por tal motivo en la impresión de este texto, se han mantenido los nombres antiguos de ciertos organismos que funcionan actualmente con otra denominación, razón por la cual se encontrará al final de este tomo un glosario de los nombres actuales equivalentes a dichas instituciones, que servirá al lector para su mejor uso o manejo del mismo.

Al pie de cada artículo modificado figura la disposición legal que lo varía, con el fin de que el lector conozca cuales artículos han sido modificados y la disposición que autoriza el cambio.

Con la publicación de este texto concordado, cumple en poner a disposición de quienes necesiten hacer uso de él, un elemento de suma utilidad.

INDICE

PRIMERA PARTE

TITULO PRELIMINAR

Pág.

Capítulo Unico.— Finalidad del Reglamento 1

DE LAS CAPITANIAS

TITULO I

DE LA ORGANIZACION, JURISDICCION Y FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

Cap. I.—Organización General 3

Cap. II.—De la Jurisdicción de las Capitanías 5

Cap. III.—De las funciones de las Capitanías 11

Cap. IV.—Del Personal de las Capitanías 13

Cap. V.—De la autoridad del Capitán de Puerto y de sus relaciones con otras autoridades y funcionarios 14

TITULO II

DE LA DIRECCION DE CAPITANIAS

Cap. I.—Atribuciones del Director de Capitanías . . 17

TITULO III

DE LA FUNCION POLICIAL DE LA AUTORIDAD MARITIMA

Cap. I.—De la policía marítima, Fluvial y Lacustre. 19

Cap. II.—De los fondeaderos.— Boyas o muertos de amarre.— Lastre.— Basuras y Escombros 23

Pág.

Cap. III.—De las tripulaciones de guardia y seguridad en los buques, pontones y chatas 31

Cap. IV.—De los muelles y varaderos, playas y terrenos ribereños 31

Cap. V.—De la pérdida, abandono y hallazgo de anclas, cadenas, embarcaciones y otros objetos 35

Cap. VI.—De la movilización de explosivos y materias inflamables 37

TITULO IV

SERVICIO OBLIGATORIO DE PRACTICAJE PARA LAS NAVES MERCANTES

Cap. I.—Del practicaje en los puertos de la República 43

Cap. II.—Petición a la autoridad marítima de Práctico Oficial para las naves mercantes . . . 45

Cap. III.—De los Prácticos Oficiales de las Capitanías Sus deberes 47

TITULO V

DE LAS NAVES MERCANTES Y EMBARCACIONES MENORES

Cap. I.—De la llegada a puerto de buques mercantes y de su recepción 51

Cap. II.—De la salida de los buques mercantes . . . 63

Cap. III.—De las arribadas forzosas 74

Cap. IV.—De las operaciones de carga y descarga.— Pérdida de mercaderías.— Protestas 75

Cap. V.—De las embarcaciones de bahía, de deportes y de recreo 80

Cap. VI.—De los buques de guerra.— Entrada, permanencia y salida de puertos nacionales . 89

Cap. VII.—De las funciones de los Capitanes de Puerto en los siniestros Marítimos 92

Pág.

Cap. VIII.—De los auxilios, salvamento y sus indemnizaciones 94

Cap. IX.—Del deslinde de responsabilidades en casos de siniestros marítimos 98

Cap. X.—Del Armador o Naviero y su Agente 101

Cap. XI.—Del Registro de Armadores y Agentes Marítimos 102

SEGUNDA PARTE

DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

TITULO VI

MARINA MERCANTE

Cap. I.—Constitución de la Marina Mercante Nacional 105

TITULO VII

DEL MATERIAL DE LA MARINA MERCANTE

Cap. I.—De la Construcción de embarcaciones 107

Cap. II.—De la clasificación de embarcaciones 108

Cap. III.—De las embarcaciones peruanas.— Requisitos para su nacionalización 113

Cap. IV.—Procedimientos para la nacionalización de embarcaciones 116

Cap. V.—De la matrícula de las embarcaciones . . . 120

Cap. VI.—Del reconocimiento o inspección de embarcaciones 123

Cap. VII.—De la compra y venta de embarcaciones . . 135

Cap. VIII.—De la navegación mercante.— Su clasificación 137

Cap. IX.—De los astilleros, diques y talleres de construcción naval 139

TITULO VIII

DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Pág.

Cap. I.—De la dotación de las embarcaciones 141

Cap. II.—De la clasificación del personal marítimo . . 152

Cap. III.—De la matrícula del personal marítimo 153

Cap. IV.—De la Oficialidad.— Su clasificación.— Requisitos generales para obtener títulos de Oficiales de la Marina Mercante Nacional 159

Cap. V.—De las funciones a que el título da derecho 167

Cap. VI.—De los requisitos para ser admitido a examen profesional 174

Cap. VII.—De los Capitanes de naves.— Sus atribuciones y deberes 177

Cap. VIII.—De los Pilotos, Patrones y Contramaestres.— Atribuciones Generales 195

Cap. IX.—De los Maquinistas y Motoristas.— Atribuciones y deberes 203

Cap. X.—De los Radiotelegrafistas 206

Cap. XI.—De los Contadores y Sobrecargos 208

Cap. XII.—De los Oficiales Fluviales y Lacustres . . . 209

Cap. XIII.—De la tripulación.— Su clasificación.— Obligaciones y Derechos 210

Cap. XIV.—De contrato y trabajo del personal embarcado 212

Cap. XV.—De los derechos del personal embarcado . . 218

Cap. XVI.—De las medidas disciplinarias, faltas y delitos a bordo 224

TITULO IX

Cap. I.—De los pasajeros.— Sus derechos y deberes 229

Cap. II.—Del desembarco de inmigrantes 232

TITULO X

DE LA CAZA Y LA PESCA

Pág.

Cap. I.—De la caza y la pesca 235

Cap. II.—De los pescadores 237

Cap. III.—De las industrias marítimas 243

Cap. IV.—De la policía pesquera 244

TITULO XI

DEL TRABAJO MARITIMO

Cap. I.—De los trabajadores marítimos.— Su clasificación y reglamentación 249

TITULO XII

T A R I F A S

Cap. I.—De las tarifas de Capitanías 259

A N E X O S 265

REGLAMENTO DE CAPITANIAS

Y DE LA

MARINA MERCANTE NACIONAL

PRIMERA PARTE

TITULO PRELIMINAR

CAPITULO UNICO

FINALIDAD DEL REGLAMENTO

Art. 1º—El presente Reglamento, basado en las leyes pertinentes de la República, establece las normas para el funcionamiento de las Capitanías de Puerto Marítimas, Fluviales y Lacustres del territorio nacional; los deberes, atribuciones y responsabilidades del Capitán de Puerto y del Personal que sirven las Capitanías; la composición de la Marina Mercante Nacional; los deberes y atribuciones del personal de Oficiales y Tripulantes de la misma, las relaciones oficiales de la autoridad marítima con los Navieros o Armadores, Agentes o Consignatarios de Naves, con los representantes consulares y otras autoridades; fija las reglas para la inscripción, matrícula y actividades de los trabajadores marítimos y pescadores, y para la matrícula de las embarcaciones de todo porte; considera el ejercicio de las industrias marítimas; la acción de la policía marítima y la formulación de tarifas del Ramo.

DE LAS CAPITANIAS

TITULO I

DE LA ORGANIZACION, JURISDICCION Y FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

CAPITULO I

ORGANIZACION GENERAL

Art. 2º—Las Capitanías de Puerto como órganos del Ministerio de Marina, subordinadas a la Dirección de Capitanías, a través de las Jefaturas de Distrito tienen por finalidad cumplir y hacer cumplir lo establecido en este Reglamento.

NOTA.—Modificado D.S. Nº 007 del 19/6/72.

Art. 3º—En cada puerto abierto a la navegación marítima, fluvial y lacustre, existirá una Capitanía a cargo del Jefe u Oficial del Cuerpo General de la Armada nombrado por el Supremo Gobierno.

Art. 4º—Los puertos del territorio nacional se clasifican en mayores, menores y caletas.

Art. 5º—En los países extranjeros, incumbe a las autoridades consulares del Perú las funciones referentes a la Marina Mercante Nacional, de acuerdo con lo determinado en este Reglamento y en el Reglamento Consular de la República.

CAPITULO II

DE LA JURISDICCION DE LAS CAPITANIAS

Art. 6º—Quedan bajo la jurisdicción de las Capitanías, para los efectos de este Reglamento:

a) Las aguas del dominio marítimo, fluvial y lacustre del Perú, en la forma de la legislación en vigor.

b) El material y el personal de la Marina Mercante Nacional tales como se hallan discriminados en los Títulos VII y VIII de este Reglamento, y los buques mercantes extranjeros cuando se encuentren dentro de las aguas territoriales peruanas.

Art. 7º—

a) Los Capitanes de los Puertos mayores tendrán bajo sus inmediatas órdenes a los Capitanes de Puerto menores y caletas de su jurisdicción.

b) Cuando en su Departamento haya más de un puerto mayor, los Capitanes de Puertos menores y caletas dependerán del Capitán del puerto mayor más próximo, conforme a la jurisdicción de los puertos mayores indicada en el cuadro siguiente:

JURISDICCION DE LAS CAPITANIAS MARITIMAS, FLUVIALES Y LACUSTRES DE LA REPUBLICA

Puertos Mayores	Puertos Menores	Caletas	Jurisdicción de la Capitanía del Puerto Mayor
ZORRITOS	Puerto Pizarro	La Cruz, Grau, Bocapán.	Comprende el litoral marítimo, desde la frontera con el Ecuador hasta la Quebrada de Máncora.
TALARA	Lobitos, Negritos	Máncora, Organos, Cabo Blanco.	Comprende el litoral marítimo, desde la Quebrada de Máncora por el Norte, hasta la desembocadura del Río Chira por el Sur.
PAITA	Sechura, Tierra Colorada.	Colán, San Pedro, Chullillache, Matacaballo, Virrila, Bayóvar.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Chira por el Norte, hasta Cabo Verde por el Sur; además la Isla Foca.
PIMENTEL	———	San José, Santa Rosa.	Comprende el litoral marítimo, desde Cabo Verde por el Norte, hasta el Faro de Santa Rosa por el Sur; además las Islas de Lobos de Tierra y Lobos de Afuera.
ETEN	———	Progreso.	Comprende el litoral marítimo, desde el Faro Santa Rosa por el Norte, hasta la desembocadura del Río Saña por el Sur.

Puertos Mayores	Puertos Menores	Caletas	Jurisdicción de la Capitanía del Puerto Mayor
PACASMAYO	———	Chérrepe, El Milagro, Puemac.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Saña por el Norte, hasta Punta Arcana por el Sur.
CHICAMA	———	El Brujo, Huanchaco, Huamán.	Comprende el litoral marítimo, desde Punta Arcana por el Norte, hasta el Río Moche por el Sur; además las Islas Macabí.
SALAVERRY	———	Guañape, Coscomba, Chao.	Comprende el litoral marítimo, desde el Río Moche por el Norte, hasta la desembocadura del Río Santa por el Sur; además las Islas de Guañape, Chao e Islotes de la Viuda y Corcovado.
CHIMBOTE	Samanco, Casma, Huarmey.	Santa, Coisco, Ferrol, Vesique, Los Chinos, Tortugas, Colina, Redonda, Playa Grande, Culebras, Gramadal, Bermejo.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Santa por el Norte, hasta Punta Santander por el Sur; además las Islas de Santa, Blanca, Redonda, Tortuga, Viuda, e Islote Ferrol.
SUPE	———	Barranca y Puerto Chico.	Comprende el litoral marítimo, desde Punta Santander por el Norte, hasta Punta Atahuanca por el Sur.

Puertos Mayores	Puertos Menores	Caletas	Jurisdicción de la Capitanía del Puerto Mayor
HUACHO	———	Végueta, Carquín, Salinas.	Comprende el litoral marítimo, desde Punta Atahuanca por el Norte, hasta Punta Grita Lobos por el Sur; además las Islas Don Martín, Carquín y Grupo de Huaura.
CHANCAY	———	———	Comprende el litoral marítimo, desde la Punta Grita Lobos por el Norte, hasta Punta El Buitre por el Sur.
CALLAO	Ancón, Cerro Azul.	Chorrillos, La Chira, Lurín, Pescadores, Cruz de Palo, Santa María, Curayacu, Pucusana, Mala.	Comprende el litoral marítimo, desde Punta El Buitre por el Norte, hasta la desembocadura del Río Topara por el Sur; además las Islas de Hormigas de Afuera, Grupo de Pescadores, San Lorenzo, Frontón, Palominos, Pachacámac y Asia.
PISCO	Tambo de Mora, San Juan, San Nicolás, General San Martín.	Jaguay, San Andrés, Paracas, Lagunillas, Independencia, Olleros, Nazca, la Puntilla.	Comprende el litoral marítimo, desde la desembocadura del Río Topara por el Norte, hasta la punta Lobos por el Sur; además las Islas Chincha, Ballestas, Goleta, Tres Marías, San Gallán, Blanca, Viejas y Santa Rosa.

Puertos Mayores	Puertos Menores	Caletas	Jurisdicción de la Capitanía del Puerto Mayor
MOLLENDO	Lomas, Chala, Atico, Quilca, Matarani,	Tanaca, Quilguay, Saguas, Ocoña, La Chira, Camaná, Mollendito, Chiguas, Mejía, Cocotea, Pacay, Yerba Buena, La Planchada (habilitada)	Comprende el litoral marítimo, desde la Punta Lobos por el Norte, hasta la Punta Yerba Buena por el Sur.
I L O	———	Chuza, Pacocha, Caleta del Inglés, Ite, Sama.	Comprende el litoral marítimo, desde la Punta Yerba Buena por el Norte, hasta Concordia (10 km., al Norte del F.C. Arica-La Paz) por el Sur.
PUNO	———	Vilquechico, Moho, Conina, Pomata, Yunguyo, Desaguadero.	Comprende la parte del Lago Titicaca e Islas dentro del territorio nacional.
IQUITOS	Yurimaguas (Río Huallaga) Nauta y Borja (Río Marañón) Requena (Río Ucayali), Ramón Castilla (Río Amazonas), Cabo Pantoja (Río Napo), Güepi (Río Putumayo).	———	Comprende las riberas de los ríos navegables de la hoya del Río Amazonas dentro del Territorio Nacional, excepto las comprendidas en la jurisdicción del Puerto de Pucallpa.

Puertos Mayores	Puertos Menores	Caletas	Jurisdicción de la Capitanía del Puerto Mayor
PUCALLPA	Contamana, Orellana, Dos de Mayo, Bretaña. Mosisea, Bolognesi y Atalaya.	———	Comprende el Río Ucayali hasta Bretaña y sus afluentes navegables.
PUERTO MALDONADO.	———	———	Comprende los ríos navegables de la Hoya Peruana del Río Madre de Dios.

NOTA:—

1) La jurisdicción de los Puertos Mayores de Supe, Huacho, Chancay, Callao, Iquitos y Pucallpa, ha sido modificada por D.S. Nº 24 de 17 Setiembre 1963, D.S. Nº 20 de 29 Diciembre 1964 y D.S. Nº 025-68/MA, de 22 Noviembre 1968.

2) Elevados a la categoría de Puerto Mayor:
   a) PUCALLPA, por D.S. Nº 17 de 17 Julio 1957
   b) HUACHO, por D.L. Nº 14256 de 14 Diciembre 1962
   c) SUPE, por D.S. Nº 18 de 11 Diciembre 1964
   d) CHANCAY, por D.S. Nº 024-68/MA, de 8 Noviembre 1968.

3) Elevados a la categoría de Puerto Menor:
   a) SAN JUAN, por R.S. s/n. de 21 Enero 1953
   b) TIERRA COLORADA, por R.S. Nº 97 de 12 Marzo 1960
   c) SAN NICOLAS, por R.S. Nº 384 de 3 Noviembre 1962.
   d) PUERTO "GENERAL SAN MARTIN", por D.L. Nº 18380 de 1º Setiembre 1970.

4) Elevados a la categoría de Caleta:
   a) LA PUNTILLA, por R.S. Nº 142 de 2 Mayo 1958
   b) LA PLANCHADA, por R.S. Nº 50 de 28 Enero 1966, (Habilitada).

CAPITULO III

DE LAS FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS

Art. 8º—Los Servicios de las Capitanías de puerto comprenden:

a) Policía Marítima, Fluvial y Lacustre.

b) Vigilancia de faros y balizas; observaciones meteorológicas e hidrográficas.

c) Vigilancia de muelles fiscales y particulares.

d) Matrícula de las embarcaciones nacionales con excepción de las pertenecientes a la Marina de Guerra.

e) Inscripción Marítima de Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante Nacional.

f) Tramitación de expedientes para obtención del título de Oficiales de la Marina Mercante Nacional y de Prácticos Oficiales.

g) Fiscalización del practicaje y pilotaje obligatorio.

h) Licencias, despachos y pases para las embarcaciones nacionales.

i) Contratos, rescisiones de contratos, embarque y desembarque del personal de la Marina Mercante Nacional.

j) Inscripción de pescadores y trabajadores marítimos y expedición de las libretas de matrícula respectivas.

k) Reconocimiento e inspección de embarcaciones menores.

l) Fiscalización y vigilancia de las embarcaciones y personal de pesca.

m) Auxilios marítimos.

n) Organización de estadísticas e informes útiles al Estado Mayor General de Marina.

o) Procesos por infracción de este Reglamento; imposición de multas y otras penas.

p) Sumarias por siniestros marítimos.

q) Registro de terrenos ribereños adjudicados a particulares en su jurisdicción.

Art. 9º—

a) En las Capitanías se establecerá estaciones meteorológicas de acuerdo con el instrumental e instrucciones técnicas de la Dirección General de Meteorología del Perú.

b) Las Capitanías pondrán especial empeño en las observaciones para que éstas se efectúen con regularidad y exactitud.

c) El registro mensual de las observaciones se hará en planillas proporcionadas por la Dirección General de Meteorología del Perú, siendo su distribución la siguiente: original a la Dirección General de Meteorología del Perú; primera copia a la Dirección de Hidrografía y Navegación; y la segunda copia al archivo de la Capitanía.

d) Las observaciones deben efectuarse todos los días a las 1200, 1800 y 2300 horas T.C.G. y transmitirse de inmediato por la vía más rápida (radio, telégrafo, teléfono, etc.), a la Dirección General de Meteorología del Perú y a la Dirección de Hidrografía y Navegación, empleando el Código Meteorológico Internacional, un ejemplar del cual será solicitado a la Dirección citada.

e) La Dirección de Hidrografía y Navegación será el organismo de enlace entre la Dirección General de Meteorología del Perú y los buques de la Marina Mercante y Capitanías.

Art. 10º—Las Capitanías de Puerto incluirán en la comunicación de los datos meteorológicos, las horas en que comienzan y terminan las bravezas del mar.

Art. 11º—Los Capitanes de Puerto informarán inmediatamente a la Dirección de Capitanías y a la Dirección de Hidrografía y Navegación, sobre cualquier irregularidad que notaren en el funcionamiento de los faros, luces y balizas de su jurisdicción.

Art. 12º—Los Capitanes de Puerto deberán formular sugerencias a la Superioridad sobre el mejor balizamiento para facilitar la navegación en los puertos de su jurisdicción.

CAPITULO IV

DEL PERSONAL DE LAS CAPITANIAS

Art. 13º—El Personal de la Capitanía lo integra el Capitán de Puerto, los Ayudantes, los Prácticos Oficiales y el Personal Subalterno; su clase y número será determinado por el Ministerio de Marina, de acuerdo con las necesidades de cada una de ellas.

Art. 14º—A falta o impedimento temporal del Capitán de Puerto, asumirá el cargo interinamente el Oficial más caracterizado; a falta de éste, hará sus veces con el carácter de encargado, el Práctico Oficial de mayor jerarquía y si no lo hubiere, el Administrador de la Aduana en los puertos mayores y el Jefe de Resguardo en los puertos menores.

Art. 15º—En las caletas y radas, ejercerá las funciones de encargado de la Policía Marítima el miembro del personal subalterno de la Armada que sea designado al efecto por la Capitanía de la jurisdicción y a falta de éste, la autoridad política o de la policía del lugar. En los puertos fluviales y lacustres, el personal que designen los Comandantes de las guarniciones militares de los sectores correspondientes, de común acuerdo con la Capitanía de Puerto Mayor a cuya jurisdicción pertenezcan.

Art. 16º—Son ayudantes de las Capitanías de Puerto:

a) Los Jefes u Oficiales de la Armada, que nombre el Supremo Gobierno a la dotación de cada una.

b) Los Prácticos Oficiales.

Art. 17º—Al Personal de Capitanías le está prohibido:

a) Intervenir en la adjudicación de terrenos o bienes del Estado.

b) Recibir, en forma directa o indirecta, gratificaciones u otras recompensas por la ejecución de funciones oficiales.

c) Intervenir en cuestiones privadas que se susciten entre los matriculados y en las controversias de Capitanes y Oficiales de los buques mercantes cuyo conocimiento corresponda al Poder Judicial.

d) Cobrar derechos o establecer impuestos no autorizados por Leyes, Reglamentos o Resoluciones Supremas.

e) Levantar los embargos decretados por los jueces competentes.

CAPITULO V

DE LA AUTORIDAD DEL CAPITAN DE PUERTO Y DE SUS RELACIONES CON OTRAS AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS

Art. 18º—Los Capitanes de Puerto, dependerá única y directamente del Ministerio de Marina, en lo privativo a este Ramo; pero con respecto a la seguridad y orden públicos, están obligados a cumplir las disposiciones que acuerden o les comuniquen los Prefectos de Departamento.

Art. 19º—Cuando los Capitanes de Puerto reciban órdenes de autoridades ajenas al Ramo de Marina, que apreciadas con criterio técnico, puedan constituir un perjuicio o peligro, sólo las cumplirán al ser confirmadas por la Superioridad Naval.

Art. 20º—Los Capitanes de Puerto están obligados a promover contienda de competencia en todo asunto cuyo conocimiento les corresponda y que haya sido llevado a fuero distinto, dando parte de ello a la Superioridad Naval.

Art. 21º—Los conflictos con otras autoridades locales serán resueltos por los jueces o tribunales a quienes corresponda, conforme lo determina el Código de Procedimientos Civiles.

Art. 22º—Los Capitanes de Puerto, pedirán a las Autoridades Políticas, Militares o de Hacienda, y a los Comandantes de buques de guerra nacionales, los auxilios que necesiten para el desempeño de sus funciones; y; en caso de negativa, harán la reclamación conveniente al inmediato superior.

Art. 23º—

a) Los Capitanes de Puerto, prestarán, a su vez, los auxilios que solicite cualquier autoridad local, siempre que no embaracen el cumplimiento de sus obligaciones.

b) Prestarán, asimismo, la ayuda que, por escrito, les demanden los funcionarios consulares de las naciones extranjeras, para reprimir desórdenes a bordo de los buques mercantes de su nacionalidad, para reducir a prisión a algunos de sus tripulantes, o para aprehender desertores.

Art. 24º—Los Capitanes de Puerto deberán atender y absolver ya sea de palabra o por escrito, según se solicite, cualquier consulta o pedido de los Prefectos de Departamento.

Art. 25º—Siempre que un funcionario nacional o extranjero de alta jerarquía tenga que embarcarse o desembarcar, o permanezca a bordo, en puerto nacional, es deber del Capitán de Puerto hacerle personalmente la visita de saludo, atención y cumplimiento. En caso de no serle posible cumplir personalmente este deber de cortesía, comisionará a uno de sus Ayudantes para tal fin.

TITULO II

DE LA DIRECCION DE CAPITANIAS

CAPITULO I

ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR DE CAPITANIAS

Art. 26º—El Director de Capitanías será un Oficial Superior de la Armada en servicio activo, y tendrá las siguientes atribuciones:

a) Control, dirección y supervigilancia de las Capitanías de la República.

b) Procesos por infracción del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional.

c) Revisión y verificación de las protestas.

d) Revisión de los sumarios en los siniestros marítimos.

e) Fiscalización y supervigilancia de las embarcaciones y personal de pesca.

f) Tramitación de expedientes sobre nacionalización de naves mercantes.

g) Expedición de títulos para personal de Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

h) Revisión de apelaciones por fallos, multas y medidas disciplinarias aplicadas por los Capitanes de Puerto.

i) Informe en los expedientes de compra-venta y demás contratos referentes a embarcaciones mercantes.

j) Informes en los expedientes para exámenes de los Oficiales de la Marina Mercante.

k) Expedición de certificados de reconocimiento o inspección de embarcaciones mercantes.

Art. 27º—La Dirección de Capitanías está encargada directamente de todo asunto referente a terrenos ribereños, y construcción de muelles.

Art. 28º—El Director de Capitanías hará una visita ~~anaul~~ anual a las Capitanías de la República.

Art. 29º—En la Dirección de Capitanías habrá un funcionario letrado que servirá de asesor al Director.

TITULO III

DE LA FUNCION POLICIAL DE LA AUTORIDAD MARITIMA

CAPITULO I

DE LA POLICIA MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

Art. 30º—Se entiende por Policía Marítima la atribución conferida a los Capitanes de Puerto para fiscalizar y exigir la fiel observancia y cumplimiento de las leyes, reglamentos, disposiciones y órdenes referentes a la navegación y a la Marina Mercante, y a lo que preceptúa este Reglamento.

Art. 31º—Como Jefes de Policía Marítima, los Capitanes de Puerto están facultados para penar con prisión de 24 horas, a todo individuo que cometa faltas dentro de su jurisdicción; pero si éstas son graves o constituyen delitos deberán ordenar la detención de los presuntos responsables, y denunciar los hechos ante el juez competente poniendo al detenido a su disposición, con el atestado correspondiente, dentro de las 24 horas, y dando aviso a la autoridad política del lugar.

La pena de prisión que señala el párrafo anterior puede ser compensada con una multa de S/. 200.00.

NOTA:—Modificado por D.S. Nº 27 de 16-6-62.

Art. 32º—La pena de prisión será cumplida en el lugar de detención de las mismas Capitanías, o en las comisarías o cárceles públicas, si no hubiera lugar de detención en aquéllas.

Art. 33º—Las infracciones a este Reglamento, serán sancionadas por los Capitanes de Puerto, con las penas y en la forma que él establece.

Art. 34º—Toda infracción cuya pena no esté específicamente señalada en este Reglamento, sujetará al contraventor a una multa que le aplicará el Capitán de Puerto, de acuerdo con la gravedad de la misma.

Art. 35º—

a) Toda multa que impongan los Capitanes de Puerto, será recaudada por el Banco de la Nación (Dpto. de Recaudación).

b) Los Capitanes de Puerto pueden fijar un plazo prudencial para el pago de las multas que impongan.

c) Las Capitanías están facultadas para detener a los buques y embarcaciones menores, hasta que se abonen las multas que les hubieran sido impuestas.

d) Los Agentes son responsables ante las Autoridades Marítimas del pago de las multas impuestas al Capitán, Oficiales y Tripulantes de los buques que representen.

Art. 36º—Toda persona que no se conforme con las penas impuestas por la autoridad marítima, puede apelar dentro de 15 días, por conducto del Capitán de Puerto que expidió la resolución, quien está obligado a admitirla y elevarla inmediatamente a la Dirección de Capitanías, con el informe respectivo. Si se trata de una multa, la apelación debe acompañarse del documento que acredite haber sido pagada.

NOTA:—Modificado por D.S. Nº 006-SG, de 11 Noviembre 1967.

Art. 37º—

a) Las multas y demás penas que señala este Reglamento, serán impuestas por las Capitanías de Puerto, previa instrucción del sumario respectivo.

b) El auto cabeza de proceso, deberá indicar, con la claridad necesaria la naturaleza de la infracción, el lugar y la hora en que fue cometida, el nombre del infractor y el de los testigos, así como la pena que se hubiere impuesto, con citación del o de los artículos pertinentes de este Reglamento.

Art. 38º—

a) Los Capitanes de Puerto, en el ejercicio de la función policial, están facultados para hacer comparecer en su oficina, de grado o fuerza, a cualquier persona, nacional o extranjera, domiciliada o empleada a bordo o en tierra, solicitando en caso necesario, el auxilio de la autoridad política o de la policía del lugar.

b) Si la persona citada no se presentara oportunamente, y resultara de su inasistencia perjuicio, se le impondrá una multa, no inferior a su renta probable de dos días, ni mayor de S/. 500.00.

NOTA:—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 39º—Los Capitanes de Puerto no deben consentir bajo ningún pretexto que se atente contra las prerrogativas del cargo que invisten y que se invadan las atribuciones que les corresponda; para lo cual opondrán toda resistencia legal, dando cuenta a la Superioridad.

Art. 40º—Todo acto de desobediencia o desacato a la autoridad de policía que invisten los Capitanes de Puerto, será castigado por quien corresponda, en el modo y forma que establece el Código Penal, para lo cual harán aquéllos la denuncia respectiva, dando parte a la Superioridad Naval.

Art. 41º—La resistencia, los ultrajes, las violaciones o vías de hecho contra el personal de la Capitanía de Puerto, en el ejercicio de sus funciones o a causa de ellas, se considerarán como hechos a los agentes de la fuerza pública.

Art. 42º—Las autoridades aduaneras, el Resguardo y la Policía de Investigaciones Fiscal, no tienen más intervención en las actividades marítimas, que las concernientes al orden fiscal.

Art. 43º—

a) Los Capitanes de Puerto para el mejor ejercicio de la misión de policía que les compete, establecerán, cuando lo crean necesario, un servicio de rondas en los fondeaderos y en cualesquiera otro lugar del puerto con las embarcaciones de que dispongan, y en caso de suma urgencia, utilizarán las de particulares, otorgando

a sus propietarios una constancia de los servicios prestados, a fin de que se les abone el estipendio correspondiente.

b) Las rondas están autorizadas para efectuar visitas a todos los buques que se encuentren en el puerto, con excepción de los de guerra, y también a los diques, muelles, astilleros y demás establecimientos que se encuentren en la jurisdicción marítima.

Art. 44º—Los servicios de policía de otras reparticiones administrativas, dependen directamente de las autoridades respectivas, pero no podrán ejercerse dentro de la jurisdicción marítima, sino con venia de los Capitanes de Puerto, quienes están obligados a prestarles los auxilios que demanden, siempre que sean compatibles con las obligaciones que les señale este Reglamento.

Art. 45º—Los Capitanes de Puerto distribuirán, el personal a su cargo, según las necesidades del lugar y del momento, a fin de que la policía a bordo de los buques y en los muelles y desembarcaderos, sea efectiva y eficiente.

Art. 46º—Ninguna persona podrá negarse a dar su nombre y apellido u otras informaciones, cuando sea requerida por la ronda.

La ronda tendrá facultad de proceder a detener a las personas cogidas en flagrante delito o sospechosos o que se rebelarán contra el Capitán u Oficial de Guardia de una nave.

Art. 47º—Se prohibe a los tripulantes de los buques, tanto nacionales como extranjeros, bajar a tierra portando armas ya sean cortantes, de fuego o contundentes. Los infractores incurrirán en las penas que establece para estos casos el Código Penal.

Art. 48º—Queda prohibido a los Capitanes y Patrones de naves de cualquier bandera y a los propietarios de embarcaciones, dar asilo u ocultar a bordo a los delincuentes nacionales o extranjeros y a los desertores de la Armada o de cualquier otro Instituto Armado.

Art. 49º—Las ordenanzas y medidas dictadas por el Ministerio de Marina, en lo concerniente a orden y seguridad de las embarcaciones en los puertos, prevalecerán sobre cualesquiera otras.

Art. 50º—Los Capitanes de Puertos Mayores nombrarán en cada puerto y cada caleta de pescadores de su jurisdicción, Sargentos de Playa, a los que se les expedirá el carnet respectivo.

Art. 51º—Los Sargentos de Playa serán designados dentro del personal de matrícula, domiciliados en el lugar, con aptitud necesaria y buena conducta.

Art. 52º—Incumbe a los Sargentos de Playa:

a) Hacer cumplir las disposiciones que con respecto a los pescadores dicte la Capitanía.

b) Formular los roles de limpieza de la playa.

c) Mantener informada a la Capitanía de cualquier novedad que ocurriera en la zona de mar y playa de su jurisdicción.

CAPITULO II

DE LOS FONDEADEROS. — BOYAS O MUERTOS DE AMARRE. — LASTRE. — BASURAS Y ESCOMBROS.

Art. 53º—Salvo casos de fuerza mayor comprobados por la Capitanía con el sumario respectivo, ningún buque podrá fondear en lugares que no sean puertos habilitados para el comercio.

Art. 54º—

a) Los Capitanes de Puerto fijarán zonas de fondeo o amarre para las distintas clases de buques, teniendo en cuenta su tipo, estado, clase de cargamento y operaciones que deben realizar.

b) Queda prohibido fondearse en el centro de los canales o en parajes que impidan o dificulten a la navegación; igualmente es prohibido amarrarse a las boyas y balizas que marcan canales, buques a pique, muertos, etc.

c) Las zonas de fondeo y amarre de las embarcaciones de bahía, estarán próximas a los desembarcaderos, pero dejando libre el tránsito.

d) En la región fluvial, las zonas de fondeo estarán situadas lo más cerca posible de las orillas, para no dificultar el tránsito; y, cuando haya barrancos, los buques se amarrarán a ellos.

Art. 55º—La Capitanía señalará fondeadero aparente a los buques que hayan solicitado licencia para carenarse o para efectuar reparaciones o recorridos de importancia en cubierta o máquinas.

Art. 56º—Los Capitanes de Puerto designarán también, de acuerdo con las Autoridades Sanitarias y Aduaneras, en la parte que les respecta, los fondeaderos de cuarentena e interdicción, así como el lugar en que los buques deben esperar la visita de recepción y al Práctico Oficial.

Estos fondeaderos estarán marcados por medio de boyas, cuyas formas y colores se ceñirán a los Reglamentos Internacionales, que hará conocer la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Art. 57º—Las Capitanías de Puerto harán conocer a los Armadores o Agentes la ubicación de los diversos fondeaderos y zonas de fondeo, marcándolos, además, con toda precisión, en los portulanos respectivos.

Art. 58º—En caso de conflicto Internacional, el Capitán de Puerto señalará a los buques mercantes los fondeaderos más seguros, dando la preferencia a los nacionales, y oficiará a los Comandantes de los buques de guerra extranjeros, si fuese necesario, para manifestarles la necesidad de despejar el fondeadero.

Art. 59º—

a) Dentro de cada zona, los buques fondearán formando líneas paralelas cuya orientación será fijada por el Capitán de Puerto, y conservarán entre sí, como distancia mínima, la necesaria para bornear claros aun cuando sea de vuelta encontrada. La distancia indicada podrá disminuirse a juicio de la Capitanía cuando los buques deban ser acoderados.

b) Entre las líneas de buques de cada zona, o en los espacios comprendidos de costado a costado, no deben fondear ni amarrarse pontones, balsas o embarcaciones de otros tipos.

Art. 60º—A la llegada de un buque a puerto, la Capitanía le señalará lugar en la respectiva zona de fondeo y determinará en caso necesario, por sí o por intermedio del Práctico Oficial, el número de anclas o amarras que deben emplear, así como sus dimensiones y orientación.

Art. 61º—La ocupación de sitios de atraque en espigones, malecones o muelles será designada por el Administrador del Puerto, quien lo pondrá en conocimiento del Capitán de Puerto respectivo con la debida anticipación, para los fines de rigor.

Art. 62º—

a) En los puertos de practicaje obligatorio, las faenas de fondeo, amarre o acoderamiento, y sus inversas, se harán, por los Prácticos Oficiales, en los casos y formas que determina el Reglamento respectivo. El empleo de prácticos particulares, sólo es permitido para el amarre o desamarre a muelle y con autorización de la Capitanía.

b) Las contravenciones serán penadas con multa cuyo monto puede variar a juicio, de la Capitanía, desde el doble de los derechos que le corresponda pagar al buque, hasta la suma de S/. 2,000.00, sin perjuicio de la responsabilidad en que incurra su Capitán por las averías que cause. Se exceptúan los casos de fuerza mayor, debidamente comprobados.

c) Cualquier movimiento de naves hecho por los Prácticos particulares dentro de muelles o espigones debe ser comunicado a la Capitanía de Puerto.

NOTA:—El inciso (b) ha sido modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 63º—

a) El buque que carezca de los elementos necesarios de maniobra, o que los tenga en mal estado, no podrá fondear o amarrarse en parajes en que pueda ocasionar perjuicios. Los Prácticos Oficiales deben abstenerse en estos casos de efectuar las faenas que les incumben.

b) El Capitán del buque que haya infringido esta disposición, será intimado para enmendar inmediatamente

de fondeadero, y si no lo hiciere, se le trasladará de su cuenta y riesgo, obligándole a pagar además, una multa de S/. 500.000.00.

NOTA:—El inciso (b) ha sido modificado por D.S. Nº 27 16-6-62.

Art. 64º—A todo buque le está prohibido cambiar de lugar en el fondeadero, o modificar el número, orientación y dimensiones de sus amarras, sin autorización del Capitán de Puerto, a no ser por imperiosa necesidad, en cuyo caso deberá darse parte inmediata a la citada autoridad. Toda infracción será penada con una multa de S/. 1,000.00.

NOTA:—Ha sido modificado por D.S. Nº 27 - 16-6-62.

Art. 65º—Los Capitanes de Puerto podrán exigir, si lo juzgan necesario, que los buques tengan sus anclas orincadas.

Art. 66º—Todos los buques están obligados a auxiliarse mutuamente en las faenas de fondeo o amarre y sus inversas, recibiendo o arriando espías y practicando las maniobras que requieran las necesidades del momento. Los que negaren esos auxilios; serán responsables de los daños causados, y estarán sujetos a una multa de S/. 500.00.

NOTA:—Ha sido modificado por D.S. Nº 27 - 16-6-62.

Art. 67º—Los buques que tengan vueltas en sus cadenas o amarras, estarán obligados a aclararlas inmediatamente que lo adviertan o que se les notifique. Si no lo hicieran serán multados con S/. 500.00 y fondeados nuevamente a sus expensas.

NOTA:—Ha sido modificado por D.S. Nº 27 - 16-6-62.

Art. 68º—Si sobre el ancla o cadena de un buque, debidamente fondeado, largase otro las suyas, el Capitán de éste deberá levarlas inmediatamente, o tan pronto como sea notificado por el que recibe el perjuicio, o por la Capitanía de Puerto. En caso de omisión, se le impondrá una multa de S/. 600.00.

NOTA:—Ha sido modificado por D.S. Nº 27 - 16-6-62.

Art. 69º—Durante su permanencia en los puertos de la República, los buques mercantes sólo podrán hacer uso de señales visuales o acústicas, ciñéndose estrictamete a las instrucciones del Código Internacional y el Reglamento para evitar abordajes en el mar, quedando por consiguiente absolutamente prohibido el empleo de sirenas y silbatos para llamar y pedir embarcaciones o remolques, y en manifestaciones de cualquier índole, ajenas a las necesidades de la navegación. Las infracciones serán penadas con multas de S/. 200.00.

Art. 70º—Mientras los buques mercantes se hallen fondeados en puertos peruanos, les está prohibido la comunicación inalámbrica, con estaciones costeras o de a bordo, salvo para atender o enviar la señal internacional de auxilio, bajo pena de multa de S/. 1,000.00.

NOTA:—Ha sido modificado por D.S. Nº 27 - 16-6-62.

Art. 71º—Ningún buque mercante podrá empavesar ni poner su bandera a media asta sin autorización expresa de la Capitanía. El 28 de Julio y los días de fiesta o de duelo oficial en que lo hagan los buques de la Armada, es obligatorio para los buques mercantes nacionales, y facultativo para los extranjeros, el asociarse a estas ceremonias, no requiriéndose entonces la autorización indicada.

Art. 72º—

a) Todo buque fondeado cuya eslora sea inferior a 150' ó 45m70, mantendrá a proa desde la puesta hasta la salida del sol y a una altura que no exceda de 20' ó 6m. 10, sobre la borda, un farol de luz blanca convenientemente colocado para ser visto en todo el horizonte, a la distancia mínima de una milla.

b) Los buques fondeados, cuya eslora sea igual o superior a 150' ó 45 m. 70 llevarán la luz prevenida en el inciso anterior pero a una altura sobre la borda que no baje de 20' ó 6 m. 10, ni exceda de 40' ó 12 m. 20. Izarán además en la popa, o cerca de ella, una luz semejante a la anterior, que no quede más de 15' ó 4 m. 57' por debajo de la luz de proa.

Art. 73º—

a) Está prohibido a los buques mercantes, bajo pena de multa de S/. 1,000.00, disparar armas de fuego para cazar o tirar al blanco, arrojar al mar materias explosivas y emplear cualquier artefacto pirotécnico dentro del fondeadero.

b) La multa indicada en el inciso anterior, será pagada por el Capitán del Buque o por la persona que haga sus veces en el momento de la infracción, en caso de no descubrirse al culpable.

NOTA.—El inciso (a) ha sido modificado por D.S. Nº 27 16-6-62.

Art. 74º—Si una nave se encuentra en malas condiciones de flotabilidad, haciendo agua y en peligro de irse a pique, el Capitán de Puerto requerirá a sus dueños o Armadores a fin de que tomen las medidas necesarias para evitarlo y si así no lo hicieren, la removerá y varará o amarrará en sitio apropiado por cuenta de ellos, tomando las precauciones de seguridad que estime necesarias.

Art. 75º—

a) Los Capitanes de Puerto cuidarán de que se mantenga el orden y se vigile la policía de los buques mercantes, nacionales y extranjeros, sujetándose a las prescripciones de este Reglamento. El derecho de policía de las autoridades marítimas prevalece sobre los de los demás y los Capitanes de los buques deben por consiguiente, someterse a las visitas y pesquizas que dichas autoridades juzguen necesario efectuar, especialmente para buscar y detener malhechores o desertores que hayan podido refugiarse a bordo.

b) Los Capitanes de Puerto no intervendrán, sin embargo, en las riñas o desórdenes que ocurran a bordo de los buques mercantes, extranjeros, entre miembros de su tripulación, a menos que sus Cónsules lo soliciten por escrito, o que esos desórdenes perturben la tranquilidad pública. En los puertos en que no haya Cónsul, la solicitud indicada deberá ser hecha por el Capitán del buque, su Armador, Consignatario o Agente, en el orden en que están nombrados.

Art. 76º—Las embarcaciones que arriben sin licencia expresa a los fondeaderos de las islas guaneras, caerán en comiso, según lo dispone el artículo 18 del Código de Procedimientos Aduaneros.

Art. 77º—

a) El fondeo de boyas o muertos de amarre sólo podrá hacerse con autorización de los Capitanes de Puerto, quienes designarán el lugar y forma en que deben colocarse, así como su color y otras características, a fin de que no puedan confundirse con boyas de señales.

b) La maniobra de fondeo de boyas o muerto de amarre será dirigida por los Prácticos Oficiales o, a falta de éstos, por los Ayudantes de la Capitanía. El material y personal para esta faena será proporcionado por los interesados, quienes abonarán a dicha Capitanía las cantidades que señala el artículo 817º de este Reglamento.

Art. 78º—Los propietarios de boyas de amarre, están obligados al pago de la licencia semestral señalada en la tarifa.

Art. 79º—Una vez fondeadas las boyas de amarre, no podrán levarse ni trasladarse a otro lugar, sin permiso de la autoridad marítima. Los contraventores pagarán una multa de S/. 500.00.

NOTA.—Ha sido modificado por D.S. Nº 27 16-6-62.

Art. 80º—Las boyas de amarre deberán mantenerse en perfectas condiciones de seguridad y recorrerse cuando menos una vez al año, previa licencia del Capitán de Puerto, quien deberá, además certificar este recorrido y registrarlo en el libro que con este objeto se llevará en la Capitanía.

Art. 81º—En cada Capitanía de Puerto se llevará un libro destinado al registro de boyas y muertos, en que se anotará el número o señal distintiva, el color su clase, características y clase de amarras, fecha en que se ha fondeado o establecido, lugar de la bahía, fecha en que se ha levantado, nombre del dueño y observaciones.

Art. 82º—Las boyas o muertos de amarre se clasifican por clases. Pertenecen a la primera clase, las boyas o muertos

destinados a naves de 2,000 toneladas de registro para arriba; a la segunda clase las destinadas a naves y remolcadores de menos de 2.000 toneladas de registro; y a la tercera clase,las destinadas al uso de lanchas cisternas, lanchones de carga y botes.

Art. 83º—Todo buque que desee embarcar lastre, o descargar todo o parte del que tenga a su bordo, deberá solicitar de la Capitanía de Puerto, el permiso respectivo, indicando la calidad y cantidad de aquél.

Art. 84º—Concedida la licencia para lastrar o delastrar, el buque que la haya obtenido, puede utilizar sus embarcaciones menores con este fin.

Art. 85º—Los Capitanes de Puerto señalarán a los buques los lugares en donde deben lastrar o deslastrar, no permitiendo que efectúe esas operaciones en lugares distintos, bajo pena de multa de S/. 2,000.00.

NOTA.—Ha sido modificado por D.S. Nº 27 16-6-62.

Art. 86º—

a) Bajo pena de multa de S/. 1,000.00, a 4,000.00, es absolutamente prohibido arrojar en el fondeadero, basuras, escombros y aguas mezcladas con residuos de aceite combustible.

b) Las Capitanías de Puerto, podrán conceder permiso para trasbordar lastre de un buque a otro, siempre que se tomen las medidas de precaución señaladas en el inciso siguiente.

c) Al cargar y descargar lastre, para evitar su caída al agua, se colocarán al efecto, lonas o encerados entre costado y costado o entre éste y las lanchas.

d) Todo buque que necesite descargar al mar aguas depositadas en tanques de petróleo o achicar aguas mezcladas con residuos de aceites desde las sentinas, deberá solicitar permiso previo de la Capitanía, la cual señalará el lugar donde puede el buque efectuar dicha faena.

NOTA.—El inciso (a) ha sido modificado por D.S. Nº 27 16-6-62.

CAPITULO III

DE LAS TRIPULACIONES DE GUARDIA Y SEGURIDAD EN LOS BUQUES, PONTONES Y CHATAS

Art. 87º—Toda nave fondeada en un puerto deberá mantener a bordo el número de tripulantes necesarios, tanto de máquinas como de cubierta, para su vigilancia y seguridad marinera.

Art. 88º—En puerto, debe mantenerse a bordo en toda circunstancia tanto el turno de guardia de cubierta, como de máquinas y de cámara, lo cual constituye una obligación normal del contrato del trabajo, sin que signifique derecho a remuneración extra, aún cuando este personal trabaje las 8 horas diarias de Reglamento.

Art. 89º—La tripulación mínima de cubierta que deben mantener los pontones, chatas, buques en reparación de "para" o en desarme, será la siguiente, según el tonelaje:

Desde 25 tons.	hasta	150 tons.	–2	Tripulantes.	
id. 151 id.	id.	250 id.	–3	id.	
id. 251 id.	id.	500 id.	–4	id.	
Mayores de 500 tons.			–6	id.	

Cuando haya en un puerto dos o más pontones, chatas o buques en desarme de una misma empresa, el personal ya fijado atenderá el servicio de todos ellos, agregando dos hombres de tripulación por cada nave de exceso.

De noche se mantendrá en cada nave un tripulante y los demás pernoctarán en la que se disponga su alojamiento y rancho.

CAPITULO IV

DE LOS MUELLES Y VARADEROS, PLAYAS Y TERRENOS RIBEREÑOS

Art. 90º—Corresponde al Ministerio de Marina el control de los terrenos ribereños y la ubicación de muelles y varaderos de acuerdo con lo dispuesto en este Reglamento. La Dirección

de Obras Portuarias del Ministerio de Fomento y ~~el Ministerio de Transportes y Comunicaciones~~ y el Ministerio de Marina tiene intervención en la ejecución de los estudios, construcción y reparación de los muelles. El Ministerio de Economía y Finanzas está encargado de la explotación y vigilancia fiscal de los mismos.

Art. 91º—No podrá construirse ningún muelle particular, ni modificarse los existentes, sin autorización expresa del Ministerio de Marina, que se solicitará por intermedio de la Dirección de Capitanías, adjuntando los planos y memorias descriptivas.

Art. 92º—Corresponde a los Capitanes de Puerto la supervigilancia de todos los muelles de la República estando por consiguiente obligados a exigir de los arrendatarios o administradores, si se trata de muelles fiscales, o de los propietarios en el caso de ser particulares, la ejecución de todos los trabajos que demanden su buena conservación, seguridad, alumbrado y limpieza.

Art. 93º—Los Capitanes de Puerto informarán, semestralmente, a la Dirección de Capitanías, del estado de los muelles, expresando los deterioros que hayan sufrido por efecto de las bravezas u otras causas.

Art. 94º—En caso de que un muelle pudiera, en un momento dado, ofrecer peligro, la Capitanía clausurará dando cuenta inmediata a la Dirección de Capitanías.

Art. 95º—Los muelles particulares o fiscales deberán estar dotados de los siguientes elementos para casos de accidentes o incendios en ellos o en sus cercanías:

a) Salvavidas circulares con línea de largo prudencial.

b) Extinguidores de incendio en perfecto estado de servicio.

c) Grifos y mangueras de longitud conveniente si existiera servicio de agua en las proximidades.

El número y ubicación de estos elementos, serán fijados por la Capitanía de Puerto respectiva que fiscalizará su funcionamiento.

Art. 96º—Todo muelle o atracadero particular o fiscal se mantendrá convenientemente alumbrado, en la forma que determine la Capitanía de Puerto respectiva, y en el cabezo se colocará una luz de color que permita distinguirlo con facilidad. La Capitanía de Puerto exigirá de los concesionarios o Administración del Puerto la adopción de todas aquellas medidas que den la seguridad necesaria para los transeúntes y la navegación, y ordenará la suspensión del tránsito en todo muelle o embarcadero particular o fiscal en que no cumplan las disposiciones anteriores.

Art. 97º—A las embarcaciones menores del servicio público les será prohibido permanecer amarradas o atracadas a los muelles o embarcaderos, mayor tiempo del que requieran para recibir o entregar los pasajeros o efectos que conduzcan. Si deben esperar, lo harán retiradas a una distancia conveniente para no entorpecer el libre tránsito.

Art. 98º—A la puesta del sol, todas las embarcaciones del tránsito interior del puerto deberán tomar el fondeadero que le haya sido designado por la Capitanía de Puerto. Las embarcaciones destinadas al servicio de las lanchas de carga, podrán permanecer hasta que éstas regresen al fondeadero.

Art: 99º—Está prohibido establecer varaderos y hacer cualquiera construcción, temporal o permanente, sobre el mar, ríos, lagos, y playas adyacentes, o utilizar estas últimas con cualquier fin, sin autorización expresa del Ministerio de Marina, que se solicitará por intermedio de la Dirección de Capitanías, y que sólo se concederá después de verificar que tales obras no causen ningún perjuicio a los puertos, a la navegación, o a los intereses del estado.

Art. 100º—El Poder Ejecutivo determinará por Resolución Suprema y previos los estudios respectivos, las zonas del litoral que deben reservarse para fines de defensa nacional o para malecones, trabajos de saneamiento, construcción de astilleros o muelles fiscales, obras de ornato en las poblaciones ribereñas u otras de carácter público.

Las zonas que se reserven para el Estado conforme al párrafo anterior; no podrán ser concedidas a particulares.

Art. 101º—NOTA.— Derogado por D.S. Nº 082º-71 del 12-10-71.

Art. 102º—Corresponde al Ministerio de Marina el control de los terrenos libres de la ribera del mar, inclusive las zonas reservadas por la Ley Nº 4940 y el mar territorial.

NOTA.—Segunda parte de este artículo Derogado por D.S. Nº 082-71 del 12--10-71.

Art. 103º—NOTA:— Derogado por D.S. 082º-71 del 12-10-71.

Art. 104º—NOTA:— Derogado por D.S. 082º-71 del 12-10-71.

Art. 105º—NOTA:— Derogado por D.S. 082º-71 del 12-10-71.

Art. 106.—Los terrenos ocupados por muelles, industrias marítimas, astilleros, varaderos, establecimientos de baños y otros similares que ocupen la playa o el mar, aunque sea de propiedad privada, estará sujetos a la supervigilancia permanente del Ministerio de Marina.

Art. 107º—En cada Capitanía se llevará un libro de Registro de Terrenos Ribereños correspondiente a su jurisdicción para cada concesión o venta otorgada por el Estado. Copia de estos registros será remitida a la Dirección de Capitanías.

Art. 108º—La Capitanía debe denunciar, ante quien corresponda, las apropiaciones ilícitas o intentos de usurpación de terrenos del Estado, dando cuenta a la Dirección de Capitanías.

Art. 109º—Los Capitanes de Puerto pueden conceder licencia para ocupar temporalmente porciones de playa ya sea con el objeto de depositar carga o varar embarcaciones menores. Estas licencia están sujetas al pago de los derechos que señala la tarifa.

Art. 110º—

a) Las vías de acceso a las aguas del mar que los concesionarios de terrenos ribereños, a cualquier título que fueren, establezcan como calles o caminos, serán obligatoriamente de uso público.

b) Cuando por razón de la naturaleza de sus fines, los concesionarios hubieren de establecer caminos privados, para uso propio de aquéllos, estarán obligados a

establecer siempre una vía de uso público si tuvieren un frente al mar no menor de un mil metros.

Art. 111º—Los ocupantes, propietarios o arrendatarios de terrenos ribereños, están obligados a mantener en perfecto estado de limpieza la parte de playa correspondiente.

Art. 112º—Se prohibe la extracción de arena o piedras de las playas y hacer excavaciones en los terrenos de la jurisdicción marítima, sin autorización de los Capitanes de Puerto.

CAPITULO V

DE LA PERDIDA, ABANDONO Y HALLAZGO DE ANCLAS CADENAS, EMBARCACIONES Y OTROS OBJETOS

Art. 113º—

a) El Capitán o Agente de todo buque que pierda en el fondeadero un ancla o cadena debe comunicarlo, por escrito, a la Capitanía de Puerto y pedir permiso para extraerla. Si la extracción no se realizara en el plazo de seis meses, la Superioridad Naval puede facultar a cualquier persona para que la haga y se adueñe de la especie, pagando el 50% de la utilidad líquida al Estado. La tasación se hará por Perito nombrado al efecto.

b) Cuando se omita dar el parte prescrito en el inciso que antecede se considerará el ancla o cadena como abandonada; y ni el Capitán de la Nave ni el Agente tendrán derecho para reclamarla, aun cuando fuera extraída antes de los seis meses.

Art. 114º—

a) Está prohibido rastrear en los fondeaderos, sin autorización del Capitán de Puerto.

b) Se prohibe también efectuar operaciones de buceo, con el mismo objeto, sin permiso de la citada autoridad.

Art. 115º—

a) Toda persona que encuentre anclas, cadenas, embarcaciones menores o cualquier otro objeto de importancia, en el mar, en los fondeaderos y en las playas, ya sea casualmente o efectuando trabajos autorizados, debe dar parte del hallazgo al Capitán de Puerto más inmediato, quien procederá de acuerdo con las prescripciones de los artículos siguientes.

b) El que efectuare el hallazgo y se adueñara de él omitiendo dar el parte indicado, será puesto a disposición del Juez del lugar para su juzgamiento por el delito de apropiación ilícita.

Art. 116º—Mientras el Juez disponga lo conveniente, los Capitanes de Puerto conservarán en su poder los objetos hallados, o nombrarán un depositario provisional, a falta de local apropiado. El cargo de depositario puede recaer en la persona que encontró las especies, previa fianza, que otorgará con arreglo al valor de aquéllas.

Art. 117º—

a) Recogidos los objetos, o efectuados el depósito, la Capitanía dará cuenta del hallazgo a la Dirección de Capitanías y al Juez competente, y publicará los avisos necesarios por medio de periódicos, si los hubiera, y fijando carteles en los lugares más convenientes.

b) No se publicará avisos, ni se dará parte al Juez cuando se trate de embarcaciones de bahía halladas al garete, en cuyo caso bastará comunicar el hecho a la Capitanía de Puerto de matrícula, a fin de que sus propietarios puedan reclamarlas. La Capitanía puede ordenar si lo estima necesario, que se gratifique con determinada suma al que hizo el hallazgo.

c) Si se trata de anclas o cadenas, de cuya pérdida se hubiera dado parte escrito a la Capitanía, y no hubieran transcurrido aún los seis meses señalados en el artículo 113º, tampoco serán necesarios el parte al Juez ni la publicación de avisos. El Capitán de Puerto, ordenará, en este caso, que se entregue la especie al dueño, quien deberá pagar al extractor el 15% de la tasación de aquélla.

Art. 118º—

a) Si en el término de seis meses, contados desde la publicación de los avisos no apareciese el dueño de los objetos, serán adjudicados por el Juez, al que los encontró, pagando al Estado el 50% de la tasación.

b) Si el dueño de los objetos hallados se presentara a reclamarlos, sólo le serán entregados mediante orden judicial. En tal caso, deberá pagar el 15% de la tasación, al que encontró las especies.

c) Los gastos de depósito y avisos, serán sufragados por el dueño de los objetos o por la persona a quien se adjudiquen.

CAPITULO VI

DE LA MOVILIZACION DE EXPLOSIVOS Y MATERIAS INFLAMABLES

Art. 119º—Todo buque que arribe a los puertos de la República con explosivos u otras materias inflamables, aunque los lleve en tránsito, deberá comunicarlo al Capitán de Puerto antes de ser recibido, a fin de que pueda ejercer la vigilancia necesarias para evitar todo riesgo o peligro y en ningún caso, se podrá hacer faenas de embarque, desembarque o trasbordo de ellos sin el permiso correspondiente, bajo penas que aplicará discrecionalmente el Capitán de Puerto, dando cuenta inmediata a la Dirección de Capitanías.

Art. 120º—Todo buque que interne, embarque o trasborde explosivos u otras materias inflamables, mantendrá izada en el tope del trinquete la bandera "B" del Código Internacional de Señales, durante el día y un farol rojo visible en todo el horizonte durante la noche.

Art. 121º—Asimismo, toda embarcación menor que transite con explosivos o materias inflamables en la bahía deberá llevar la misma bandera en un asta de elevación suficiente para que se haga bastante visible, y de noche un farol rojo.

Art. 122º—El Puerto de Ancón se halla habilitado exclusivamente para el despacho de explosivos comerciales en el litoral de la República.

Art. 123º—Las operaciones de descarga y embarque de explosivos en el citado puerto se ejecutarán en conformidad con las disposiciones del reglamento especial vigente, y los demás en puerto.

Art. 124º—Todo buque que conduzca explosivos, cualquiera que sea su cantidad, deberá fondear, cuando menos, a dos millas a sotavento del puerto y no podrá penetrar a la rada interior sino cuando haya procedido a su completa descarga en los lugares especialmente designados o en lanchas que quedarán en el mismo fondeadero. La Capitanía cuidará de que en esta operación se cumplan estrictamente las disposiciones del Reglamento de explosivos.

Art. 125º—Quedan exceptuados de la obligación prescrita en el artículo anterior;

a) Los buques que portando cualquier cantidad de explosivos en tránsito o teniendo que embarcar o descargar mercaderías generales, puedan efectuar estas operaciones fuera del puerto, sin extraer los explosivos de a bordo, previo permiso de la autoridad marítima para ejecutarlas en el lugar señalado con las seguridades correspondientes.

b) Los buques que lleven explosivos en tránsito acondicionados en santa bárbaras o pañoles especiales y que la Capitanía estime que no ofrecen peligro, podrán atracar a muelle para efectuar operaciones de carga y descarga, siempre bajo el control de la Capitanía del Puerto, la que pondrá guardia especial para su vigilancia.

Esta guardia debe ser alojada a bordo y se le abonará una gratificación especial a cada uno de sus integrantes, que será satisfecha por los Agentes.

Art. 126º—Queda estrictamente prohibido embarcar fulminantes u otros productos detonantes en las mismas embarcaciones donde se haya recibido dinamita goma explosiva, piroxilina, algodón pólvora u otros explosivos similares.

Art. 127º—

a) Se prohibe a las embarcaciones que conduzcan pasajeros llevar en cubierta artículos como aguarrás, acei-

te de petróleo, kerosene, parafina, benzol, fósforos, fuego de artificio, guías para minas y otras materias inflamables. El depósito de estos artículos se hará a bordo en cajas o departamentos especiales cerrados, y con las precauciones ordinarias, coforme al Reglamento respectivo.

b) En general, es estrictamente prohibido el uso de luces desnudas en cualquier parte de las naves que conducen líquidos inflamables; y para el servicio del alumbrado de las bodegas, entrepuentes y cubiertas, sólo se podrá usar lámparas eléctricas portátiles o de seguridad.

c) Especial cuidado se tendrá en que los terminales y conexiones de estas lámparas estén en buenas codiciones para evitar probabilidades de chispas.

d) Los entrepuentes y cubiertas donde se lleve esta clase de carga, deben ventilarse permanentemente por medio de mangueras portátiles, sino las hubiere fijas, o bien, por medio de ventiladores mecánicos, que se colocarán en sitios apropiados al objeto.

e) En las proximidades de las bocas-escotillas de las bodegas y en los entrepuentes o cubierta en que se lleve esta clase de carga, debe mantenerse constantemente depósitos apropiados con arena limpia, con el fin de poder usarla para extinguir cualquier amago de incendio.

f) Toda nave autorizada para transportar carga de esta naturaleza, debe tener a bordo, en lugar seguro y en estado de funcionamiento inmediato, máscaras protectoras para gases asfixiantes de un tipo apropiado; asimismo, tendrá extinguidores químicos para incendio cerca de cada boca-escotilla que tenga la nave.

g) Cuando se embarque o desembarque esta clase de carga, se pondrá personal de la tripulación de guardia en las boca-escotillas, para impedir que los jornaleros o estibadores usen luces desnudas o fumen durante el embarque o estiba de la carga y se pondrá especial cuidado de que las puertas de la cocina y panadería estén cerradas durante estas faenas.

h) Tampoco se permitirá que se hagan en cubierta trabajos de herrería, caldereria o cualquier otro trabajo

que necesite fuego descubierto, ni de soldadura eléctrica o de gas.

Art. 128º—Los buques tanques o similares que se dediquen, previa la autorización correspondiente, al transporte de petróleo o inflamables líquidos a granel, como aquéllos que se dediquen al acarreo de inflamables envasados, observarán las siguientes disposiciones durante el tiempo de permanencia acoderados a un muelle para las faenas de carga o descarga:

a) Clausura del muelle para todo otro uso.

b) Prohibición terminante del tránsito de vehículo de cualquier clase en las cercanías del muelle y sobre él.

c) Ingreso exclusivo del personal encargado de la faena de carga o descarga.

d) Ningún otro barco de carga o pasajeros podrá atracar al mismo muelle.

e) Las empresas o compañía petroleras y la Administración del muelle, independientemente tendrán expeditos para entrar en acción, equipos eficientes y apropiados contra incendio, tanto en tierra como a bordo.

f) Prohibición en lo absoluto del tránsito de embarcaciones pesqueras y de recreo en las inmediaciones de los barcos que se encuentren acoderados, para lo cual se colocarán avisos en lugares convenientes y se habilitará una lancha de guardia con personal de vigilancia para que se cumpla esta disposición.

g) Prohibición a los buques petroleros de máquina a vapor la limpieza de tubos de caldera, a fin de evitar la salida de hollín encendido.

h) Las cañerías, mangueras y todo artefacto o mecanismo empleado para trasegar el líquido, debe estar a prueba de filtraciones, lo cual debe ser verificado oportunamente antes de comenzar la faena.

i) Al trasegar líquidos inflamables por medio de mangueras que no sean metálicas y a objeto de impedir la producción de chispas eléctricas por fricción del líquido en movimiento, deberá verificarse que las mangueras que se emplean tengan protección metálica en el interior y exterior y que estas protecciones hagan un

buen contacto con las conexiones metálicas extremas, y en todo caso, que la manguera y tanque hacia el cual o del cual achique, tengan a su vez, un buen contacto a tierra.

j) En todo buque deberá haber a bordo, mientras duren las faenas de carga y descarga, una persona competente y responsable, puesta por los Armadores o Agentes, que exija el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias.

k) En la entrega o recepción de inflamables y a fin de impedir la ignición de sus gases, se prohibe estrictamente encender fuego o luces artificiales en los sitios cercanos a estas faenas, mientras los tanques o bodegas permanezcan abiertas.

l) Se prohibe el empleo de fierro, martillos de acero u otros instrumentos capaces de producir chispas por percusión, para abrir o cerrar las tapas de los tanques o escotillas de los mismos.

m) Es prohibido traer los inflamables al lugar en que van a ser embarcados, antes que el buque que va a recibirlos esté en condiciones de efectuarlo.

n) Para comunicarse entre el buque petrolero y el lugar del almacenamiento de inflamables, debe existir en tierra un puesto especial para señales, el que debe estar provisto de línea telefónica directa y un asta de altura suficiente para el empleo de señales.

o) El Capitán de Puerto deberá, a su vez, velar por el cumplimiento de los artículos pertinentes, ejerciendo para ello una estricta vigilancia de toda la operación del embarque de los líquidos inflamables a granel.

p) Se debe inspeccionar frecuentemente el casco del buque para comprobar si hay fugas o goteras por las uniones soldadas o remachadas.

TITULO IV

SERVICIO OBLIGATORIO DE PRACTICAJE PARA LAS NAVES MERCANTES

CAPITULO I

DEL PRACTICAJE EN LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA

Art. 129º—Se llama practicaje al pilotaje de los buques en zonas de vías acuáticas cuyas condiciones peculiares a la navegación exijan conocimientos particulares a fin de garantizar con seguridad el tránsito, la vida humana y la propiedad marítima.

Art. 130º—El servicio de practicaje en la República comprende:

a) Dirección de la navegación en zonas marítimas, fluviales y lacustres.

b) Maniobra de las embarcaciones en las faenas de fondear, levar, atracar, desatracar, amarrar, desamarrar, enmendar de fondeadero.

Art. 131º—El servicio de practicaje indicado en el Reglamento de la materia, es obligatorio para todas las naves mercantes mayores de cien toneladas de registro neto.

Art. 132º—Solamente los Prácticos Oficiales podrán ejercer el practicaje en los puertos de la República.

a) Los Capitanes con título de Patrón Lacustre, están autorizados para ejercer las funciones de Prácticos Oficiales en sus buques.

NOTA.—Aumentado por D.S. Nº 4 del 19-1-61.

Art. 133º—Se prohibe pilotear buque alguno sin tener el nombramiento de Práctico Oficial.

Art. 134º—Es permitido el empleo de Prácticos particulares, sólo para las faenas de amarre de buques en los muelles, siempre que tengan título de Práctico reconocido por la Dirección de Capitanías.

Art. 135º—Cuando por razones del excesivo movimiento de naves o por falta momentánea de Prácticos Oficiales, las circunstancias lo aconsejaren, la Dirección de Capitanías podrá otorgar permisos para el empleo de Prácticos particulares o locales los que, ajustándose en todo al Reglamento respectivo, se desempeñarán en reemplazo de los primeros, con las responsabilidades consiguientes.

Art. 136º—En cada uno de los puertos en que sea obligatorio el practicaje, habrá el número suficiente de Prácticos Oficiales, nombrados por el Ministerio de Marina de acuerdo con el Reglamento de la materia.

Art. 137º—Es obligatorio tomar Prácticos Oficiales en los casos siguientes:

a) Para conducir al buque que llega a puerto, desde el lugar designado para recibir al Práctico, hasta amarrarlo a boya, acoderarlo con rejera o dejarlo fondeado a la gira en el lugar en donde la nave vaya a permanecer hasta zarpar, o hasta el lugar señalado por la autoridad marítima para efectuar las operaciones de carga y descarga, ya sea fondeado a la gira, acoderado con rejera, o amarrado a una boya.

b) Para sacar al buque desde cualquiera de los lugares mencionados en el inciso anterior, hasta ponerlo ,en franquía o libre de obstáculos para emprender viaje.

c) Para enmendar o conducir al buque desde donde estuviera hasta el sitio designado por la Autoridad Marítima para ser entregado al Práctico particular del Muelle. Al no existir el Práctico particular, la faena de amarrar al muelle será llevada a cabo por el Práctico Oficial.

d) Para sacar al buque del muelle o desde el sitio mencionado en el inciso anterior hasta llevarlo a una boya, acoderado con rejera, fondearlo a la gira o dejarlo en franquía libre de obstáculos listo para emprender viaje.

e) En cualquier otro caso en que las Autoridades Navales juzguen necesario el empleo de Práctico Oficial.

Art. 138º—El Capitán de Puerto podrá proporcionar Prácticos Oficiales para el fondeo de boyas o muertos de amarre en los sitios autorizados por la Capitanía; cuyos trabajos estarán sujetos a la tarifa reglamentaria.

Art. 139º—Los Capitanes de buques que efectúen navegación o movimiento en las zonas de practicaje obligatorio sin tomar Prácticos, satisfarán una multa que no excederá de S/. 1,500.00, la cual deberá ser hecha efectiva por el Banco de la Nación (Departamento de Recaudación).

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 140º—La autoridad marítima señalará el lugar en que deben parar o fondear las naves para recibir al Práctico Oficial.

CAPITULO II

PETICION A LA AUTORIDAD MARITIMA DE PRACTICO OFICIAL PARA LAS NAVES MERCANTES

Art. 141º—El Práctico Oficial será pedido a la autoridad marítima en la forma siguiente:

Para los buques que lleguen a puerto: por los Capitanes de las naves, mediante señal reglamentaria en conformidad con el Código Internacional de Señales, o por radio.

Para los buques en puerto: por los Armadores, Agentes de las naves, o Capitanes, mediante solicitud escrita en que se indicará la hora en que se va a necesitar el Práctico a bordo para principiar a utilizar sus servicios.

Art. 142º—Cuando fuere solicitado un Práctico Oficial para determinada hora y no pudiera ser enviado con puntualidad debido al excesivo movimiento del puerto, se hará saber esta circunstancia al Capitán del buque, con la debida anticipación, ya sea directamente o por medio de sus Agentes o Armadores, indicándosele al mismo tiempo la hora en que podrá estar a bordo el Práctico, para los efectos del alistamiento de la faena o maniobra.

Art. 143º—En el caso de que hubieran varios pedidos de Prácticos para la misma hora y su número no fuera suficiente para el movimiento del puerto, la autoridad marítima aten-

derá los pedidos teniendo en cuenta las circunstancias y el orden en que se expresan a continuación:

1.—Necesidad impuesta por emergencia o avería.

2.—Necesidad de hacerse a la mar sobre la de enmendar fondeadero.

3.—Preferencia a los buques de pasajeros sobre los de carga, si no concurren en éstos las circunstancias anteriores.

4.—Mayor número de días de permanencia en el puerto, tratándose de buques que vayan a hacerse a la mar.

5.—Preferencia al que llega sobre el que sale, tratándose de buques del mismo servicio (carga o pasajero).

6.—Si no median las condiciones anteriores, tendrán preferencia el de mayor tonelaje; a igualdad de tonelaje, primará la circunstancia de tener servicio regular establecido en la costa sobre la de no tenerlo, y por último, el orden alfabético de nacionalidades.

Art. 144º—El Capitán de Puerto podrá modificar el orden de preferencia establecido en el artículo anterior cuando lo requieran extraordinarias exigencias del servicio.

Art. 145º—Cuando el Capitán de un buque desee llevar un Práctico Oficial de un puerto a otro inmediato que no lo tenga, la autoridad marítima podrá proporcionárselo siempre que medien las circunstancias de que el Práctico es conocedor del puerto al que va la nave y que sus servicios no son necesarios de momento en el puerto a que pertenece, debiendo obtener previamente del Capitán o Agente de la nave la seguridad de que sufragaran los gastos para el regreso inmediato de dicho Práctico, sin cuyo requisito no se accederá a su pedido.

Art. 146º—En el caso de que el Práctico Oficial tenga que permanecer a bordo por causas ajenas a su voluntad o en cumplimiento de sus funciones, el Capitán de la nave tiene la obligación de dar al Práctico Oficial el alojamiento y manutención que corresponde a un Oficial de la Marina Mercante Nacional, de la jerarquía de Capitán de Travesía.

CAPITULO III

DE LOS PRACTICOS OFICIALES DE LAS CAPITANIAS SUS DEBERES

Art. 147º—El Práctico Oficial es la persona encargada de dirigir la entrada, salida y movimiento que necesiten los buques en el puerto.

Art. 148º—Los Prácticos Oficiales dependen directa y exclusivamente del Capitán de Puerto, de quien son, además, Ayudantes, por lo que están sujetos a su acción disciplinaria.

Art. 149º—Los Prácticos Oficiales tendrán su residencia en el puerto para el que han sido nombrados, del que no podrán ausentarse sin permiso del Capitán de Puerto; la distancia a que pueden alejarse no será mayor que la que les pueda permitir constituirse en su puesto en el término de dos horas a la primera llamada.

Art. 150º—Los Prácticos Oficiales secudarán al Capitán de Puerto en todo lo que se relaciona con el servicio y están obligados a darle cuenta inmediatamente de todas las infracciones de los reglamentos que advirtieran y de las novedades que notaran en el balizamiento e iluminación del puerto, desperfectos en muelles, boyas, etc.

Art. 151º—Por razón del servicio, los Capitanes de Puerto pueden emplear a los Prácticos Oficiales en trabajos de la oficina y demás servicios generales de la Capitanía, incluyendo los de policía marítima y servicios de vigilancia. Estos servicios encomendados al Práctico Oficial no podrán interferir en forma alguna con los especiales del practicaje para los que ha sido nombrado.

Art. 152º—Cualquiera que fuera la hora del día o de la noche, los Prácticos Oficiales están obligados a presentarse a pedir órdenes al Capitán de Puerto, en los casos de mal tiempo en la bahía, incendio a bordo o en la ribera, motines, huelgas, y, en general, en toda ocasión que se estime que sus servicios pueden ser extraordinariamente utilizados por la autoridad marítima.

Art. 153º—Los Prácticos Oficiales no pueden ocuparse en asuntos ajenos a sus funciones oficiales, a los que deberán dedicar todo su tiempo y actividades.

Art. 154º—Ningún Práctico Oficial podrá excusarse de prestar el servicio que le corresponda de auxilios a un buque cualquiera, que lo solicite, a menos de mediar circunstancias muy extraordinarias de viento y mar que se lo impidieran, bajo pena y responsabilidad reglamentarias.

Art. 155º—Los Prácticos son auxiliares técnicos del Capitán para los efectos de la navegación, en calidad de consejeros de ruta o maniobra. El Capitán es el único responsable del gobierno del buque; la función del Práctico no subroga la autoridad del Capitán de la nave.

Art. 156º—El Práctico Oficial es responsable de la derrota de la nave desde que la aborda hasta dejarla fondeada en lugar conveniente, indicado al Capitán los rumbos que debe seguir para conseguirlo, pero esta responsabilidad cesa desde el momento en que el Capitán rehusara seguir sus indicaciones.

Cuando el Práctico Oficial considere arriesgado emprender la entrada, salida o movimiento de la nave, hará protesta al Capitán de no quedar responsable de los resultados.

Art. 157º—El Práctico Oficial es el encargado de dirigir las maniobras del buque que debe pilotear. Sin embargo, debe tener presente que si para el desempeño de su labor y para poder aplicar de inmediato sus conocimietos locales tiene que asumir el mando directo de los movimientos del buque, no por esto cesa la responsabilidad del Capitán con respecto a la seguridad de su nave. En vista de ello, cuando un Capitán en un momento dado en que considere que peligra la seguridad del buque por mala dirección del Práctico u otro motivo análogo, resuelva asumir el mando directo de una maniobra o faena, podrá, previa declaración escrita y detallada en el Diario de Bitácora, relevar al Práctico en sus obligaciones, y en este caso se considerará el Capitán como un Práctico particular del buque. A pesar de ello el Capitán de un buque está obligado a cumplir las indicaciones del Práctico Oficial en todo lo que se refiere a la observancia de las leyes y reglamentos marítimos de la República.

Art. 158º—El Capitán del buque que no cumpla con hacer uso del Práctico Oficial para entrar o salir de los puertos de servicio obligatorio, será responsable de las averías que pueda causar por ignorancia o malicia, y además satisfará u-

na multa no mayor de S/. 1,500.00, ni menor de S/. 300.00.

La responsabilidad subsidiaria del buque por la avería causada se ajustará a lo que prescribe el Código de Comercio.

NOTA:—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 159º—Llegado a bordo el Práctico Oficial, se presentará inmediatamente al Capitán del buque y previa su venia, dará comienzo a sus labores, quedando desde este momento el buque a sus órdenes en todo lo referente a su función, por consiguiente serán obedecidas sus voces de mando en la faena. La labor del Práctico Oficial termina una vez fondeado, acoderado, amarrado o conducido el buque al lugar designado, lo que hará presente al Capitán para que éste vuelva a tomar el mando directo de la nave.

Art. 160º—El Práctico Oficial antes de proceder a fondear, acoderar o amarrar un buque, deberá informarse del estado de los implementos de maniobra y fondeo del buque, tales como cadenas, anclas, coderas, espías, cabrestantes, molinete, etc. Si encontrase que éstos no está en buenas condiciones de trabajo o que no son aparentes para la faena, no se llevará a cabo hasta no dar parte de ello al Capitán de Puerto, quien resolverá lo conveniente.

Art. 161º—El Práctico Oficial que sea encargado de amarrar los buques a un muelle o a otro buque, determinará el número de remolcadores auxiliares y clase de espías que deben emplearse en las faenas, de acuerdo con las instrucciones que haya impartido al efecto el Capitán de Puerto.

Art. 162º—Es prohibido a los Prácticos Oficiales recibir en forma directa o indirecta emolumentos o gratificaciones de los Capitanes, Agentes o Armadores de naves, etc. La infracción de esta disposición se castigará con multa o la separación del puesto.

Art. 163º—Los Capitanes de Puerto calificarán semestralmente a los Prácticos Oficiales de su dotación, usando las "Fojas de Concepto" reglamentarias.

Art. 164º—De acuerdo con los conceptos obtenidos, la autoridad marítima podrá proponer la suspensión del puesto o la cancelación del nombramiento de los Prácticos Oficiales que tengan malas calificaciones en los cuatro últimos semestres.

Art. 165º—Cuando en los puertos de practicaje obligatorio la Capitanía no está a cargo de un Oficial de la Marina sino de un Práctico Oficial, las calificaciones que a éste se refieren, de que trata el artículo que antecede, así como la supervigilancia de sus obligaciones, se cumplirán en lo posible, por el Capitán de Puerto más próximo, siempre que sea un Oficial de Marina.

Art. 166º—Cuando el Práctico Oficial tome posesión de su puesto, la autoridad marítima hará conocer este hecho a los Agentes y Armadores de naves.

Art. 167º—La embarcación que conduzca al Práctico Oficial de servicio durante el día, llevará una bandera azul, de 1.20 m. de largo por 0.90 m. de alto, con una letra "P" blanca en el centro; en la noche llevará las luces que establece el Reglamento Internacional.

TITULO V

DE LAS NAVES MERCANTES Y EMBARCACIONES MENORES

CAPITULO I

DE LA LLEGADA A PUERTO DE BUQUES MERCANTES Y DE SU RECEPCION

Art. 168º—

a) Es imprescindible obligación del Armador o Agente de toda nave nacional o extranjera avisar anticipadamente a la Capitanía la hora de llegada.

El anuncio de la fecha de llegada, se podrá hacer con 24 horas de anticipación, como mínimo.

b) Los Agentes o Consignatarios de buques que conduzcan explosivos, están obligados también a anunciar la fecha de llegada, con ocho días de anticipación.

c) Toda omisión será penada con una multa de S/. 200.00.

NOTA.—Inciso (a) ampliado por D.S. Nº 4 del 19-1-61.

2) Inciso (c) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 169º—Recibido el aviso de llegada, los Capitanes de Puerto lo harán anotar en las pizarras de las Capitanías, para conocimiento del público.

Art. 170º—

a) Todo buque que llegue a puerto, fondeará en la rada exterior, en el lugar designado por cada Capitanía, a fin de recibir la visita de las autoridades locales. El fondeadero exterior debe estar marcado por una boya.

Será permitido a los buques del lago, atracar directamente a los muelles para recibir la visita de las Autoridades locales.

b) Si el buque hubiere tomado otro fondeadero, el Capitán de Puerto indagará la causa, y le ordenará que lo enmiende, si lo creyera necesario.

NOTA.—Inciso (a) ampliado por D.S. Nº 4 del 10-1-61.

Art. 171º—

a) Todo buque, al entrar a puerto, izará la bandera de su nacionalidad en el lugar de preferencia, y su numeral en una driza del palo trinquete; izará también la bandera "Q" hasta ser puesto en libre plática por todas las autoridades que intervengan en la recepción. Esta señal será reemplazada, de noche, por una luz blanca sobre otro roja, con una separación mínima de 1 m. 83.

b) Los buques extranjeros están obligados, además, a mantener al tope del trinquete la bandera del Perú.

c) Los buques de todo porte que conduzcan explosivos, cualquiera que sea su cantidad, izarán en lugar bien visible la Bandera "B", que de noche reemplazarán por una luz roja.

d) Cada infracción a las disposiciones de este artículo será penada con una multa de S/. 500.00.

NOTA:—Inciso (d) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 172º—

a) Ninguna embarcación, con excepción de las pertenecientes al Práctico, a la Sanidad, Capitanía y Resguardo, podrá dirigirse al fondeadero exterior, ni amarrarse o atracar a los buques que entren a puerto, antes de haber sido recibidos por la Capitanía.

b) La prohibición anterior se extiende aún a las embarcaciones de los buques de guerra nacionales y extranjeros.

Art. 173º—

a) Cuando una embarcación perteneciente a buques de guerra, nacionales o extranjeros infrinja lo prescrito

en el artículo anterior, los Capitanes de Puerto están obligados a dar parte a la Autoridad Naval Superior.

b) Las infracciones cometidas por cualquiera otra embarcación, serán penadas con multas de S/. 200.00 a S/. 500.00.

NOTA.—Inciso (b) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 174º—

a) A los Capitanes de los buques que se dejen abordar antes de la visita oficial y omitan dar parte inmediato de ello a la autoridad marítima, con indicación de las señas de la embarcación y sus tripulantes, se les impondrá una multa de S/. 500.00 a S/. 2,000.00 según la clase de buque y la gravedad de la falta.

b) Para el mejor cumplimiento de las anteriores disposiciones, los buques que arriben a puerto, no arriarán ninguna escala sino para la visita oficial, bajo pena de multa de S/. 500.00 a S/. 1,000.00.

NOTA.—1).— Inciso (a) y (b) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 175º—Establece como horas ordinarias para la recepción de naves en general, las siguientes 0700 a 1100 y 1300 a 1800.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 11 del 19-5-60.

Art. 176º—La atención de las naves en todos los puertos de la República (Marítimos, Fluviales o Lacustres) será durante las 24 horas del día; previo pago de las tarifas señaladas en el Art. 177º, cuando aquélla se efectúe fuera de las horas ordinarias en el artículo anterior.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 13 del 9 Junio 1960.

Art. 177º—Establécese la siguiente escala y tarifa para la recepción de naves en horas extraordinarias:

a)	Por naves hasta de 3,000 T.B.	S/. 600.00
b)	Por naves de 3,001 a 6,000 T.B.	S/. 800.00
c)	Por naves de 6,001 a 10,000 T.B.	S/. 1,000.00

d) Por naves de 10,001 a 20,000 T.B. S/. 1,200.00
e) Por naves mayores de 20,000 T.B. S/. 1,500.00

No corresponde a buques menores de 1,500 toneladas que navegan en la región fluvial.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 11 del 19 Mayo 1960 y ampliado por D.S. Nº 25 del 14-10-60.

Art. 178º—El personal de Capitanías, Sanidad y Resguardo Marítimo que intervenga en la recepción de naves en horas extraordinarias, percibirá una asignación que será tomada de la suma recaudada por tal concepto, como sigue:

Personal de Capitanías	20%
Personal de Sanidad	20%
Personal de Resguardo Marítimo	20%

Dicha cantidad se dividirá entre el número de miembros del personal que prestó tales servicios de acuerdo al Reglamento Interno de la respectiva Repartición.

El 40% restantes, será destinado a la construcción de locales para el Resguardo Marítimo.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 11 del 19-5-60.

Art. 179º—Las Capitanías de Puerto, Unidad Sanitaria y la Comandancia del Resguardo Marítimo, formularán, al término de cada mes, la Planilla de Pago correspondiente a su personal, la que, una vez visada por la respectiva Dirección de Administración y la Contraloría General de la República, quedará expedita para el pago, cuyo importe será abonado por el Banco de la Nación.

NOTA.— Modificado por D.S. Nº 11 del 19-5-60.

Art. 180º—Las empresas navieras empozarán en el Banco de la Nación (Departamento de Recaudación), las cantidades que deban abonar con arreglo a la tarifa acordada. El empoce se hará con anticipación a la llegada de la nave o, en caso de imposibilidad por días feriados, en el primer día útil; debiendo el interesado presentar a la autoridad sanitaria el recibo correspondiente, para su anotación. El Banco de la Nación dará ingreso a dichas cantidades, en una cuenta especial que abrirá con el rubro "Recepción extraordinaria de naves", a la que también se cargará el impor-

te de las multas que se impongan por incumplimiento de las disposiciones de este Capítulo.

Art. 181º—Las informaciones erróneas que, por cualquier motivo presenten las empresas navieras con referencia al tonelaje de sus naves, o a los datos puntualizados en el artículo 168º, serán sancionadas con multa igual al doble de la que corresponde abonar en dichos casos.

Art. 182º—Cuado la braveza del mar, u otras circunstancias impidan la recepción de naves, se izará en el palo de señales de la Capitanía en lugar bien visible, las banderas O D del Código Internacional; que de noche serán reemplazadas por dos luces rojas colocadas verticalmente y separadas entre sí 2 m. 50.

Art. 183º—Es absolutamente prohibido a todos los buques que entren a puerto, hacer cualquier clase de señal, fónica, visual o radiotelegráfica, con el objeto de llamar a la Capitanía, salvo caso de peligro inminente o motivo grave. Los infractores serán penados con multas de S/. 100.00 a S/. 300.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 184º—

a) Salvo casos de emergencia que obliguen a modificarlo el orden de prioridad para la recepción de buques, será el siguiente:

1º—Buques de Pasajeros;
2º—Buques de Carga.

b) En igualdad de circunstancias, se dará preferencia a los buques peruanos sobre los extranjeros; y, para éstos, se seguirá el orden alfabético de nacionalidades.

Art. 185º—a) La recepción de las naves en el primer puerto de escala en el litoral peruano se hará en el primer fondeadero en forma simultánea por todas las autoridades encargadas.

b) Las autoridades encargadas en la visita de recepción en forma obligatoria en los demás puertos de escala son:

a) Capitán de Puerto;
b) Resguardo Marítimo.

c) Los buques que no hayan pedido "Libre plática Sanitaria" por radio, deberán ser recepcionados por el Médico Sanitario.

d) En el primer puerto de escala y en el de salida del litoral peruano, será obligatoria la recepción por el Banco de la Nación, para los fines de control de productos estancados.

e) En los buques de pasajeros tomará parte en la recepción, el personal de Extranjería.

f) Tan pronto estén a bordo las autoridades, el Práctico Oficial o del puerto procederán a conducir el buque al segundo fondeadero o al muelle de atraque.

g) La Capitanía del Puerto tan pronto reciba la información de las demás autoridades asistentes a la recepción, de haber cumplido su cometido, declarará la nave en "Libre Plática", quedando desde ese momento bajo control de las autoridades del Resguardo Marítimo.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 15 del 15-7-60.

Art. 186º—a) Los buques a los que se les haya concedido la Libre Plática Sanitaria por radio de conformidad con el Art. 35º del Reglamento Sanitario Internacional, están obligados a remitir por intermedio de sus Agentes o de la Capitanía del Puerto, los documentos que exija la Unidad Sanitaria.

b) Con excepción de las disposiciones del Art. 79º del Reglamento Sanitario Internacional, no se podrá negar, por motivos sanitarios, el acceso al Puerto.

c) Salvo el caso de emergecia que constituya un grave peligro para la salud pública, la Autoridad Sanitaria, no deberá por razón de cualquier otra enfermedad epidémica, impedir la carga o descarga de mercaderías o el abastecimiento de víveres, combustibles o agua potable a un buque no infectado ni que se sospeche esté infectado de una enfermedad cuarentenable. (Art. 28 del Reglamento Sanitario Internacional).

Si por cualquier motivo un buque hace escala forzosa en un Puerto o en la Costa, se le aplicarán las leyes y reglamentos sanitarios en vigor, sin exceder las disposiciones del Reglamento Sanitario Internacional.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 15 del 15-7-60.

Art. 187º—La visita de las Autoridades será recibida en el portalón por el Contador del Buque. La del Capitán del Puerto por el Capitán de la Nave y si éste está en maniobra, se hará representar por el Primer Oficial. Las infracciones al presente artículo, serán penadas con la multa de QUINIENTOS SOLES ORO (S/. 500.00).

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 188º—Cuando las Capitanías no tengan embarcación propia, ni puedan utilizar alguna otra oficial para la recepción de buques, emplearán las que las Agencias respectivas están obligadas a proporcionar.

Art. 189º—Las Capitanías de Puerto, facilitarán a la Brigada de Extranjería los medios de movilidad para que puedan trasladarse a bordo a ejercer sus funciones.

Art. 190º—A las autoridades que intervienen en la recepción de buques, les está prohibido llevar en sus embarcaciones a personas extrañas a ese servicio, al efectuar su visita oficial. Los Capitanes de Puerto denunciarán, ante el superior competente, las violaciones de esta disposición.

Art. 191º—En la visita de recepción de buques procedentes directamente del extranjero, la Capitanías de Puerto, procederá en la forma siguiente:

a) Recabará la licencia de salida, el rol de tripulación y las listas de pasajeros, documentos que deben reunir los requisitos indicados en los artículos 194º, 195º y 196º. Recabará también las Patentes y Pasaportes Sanitarios en el caso previsto en el artículo 186º.

b) Anotará para sus datos estadísticos, el nombre del consignatario del buque, el del embarcador de la carga que conduce, y la clase de ésta.

c) Indagará si hay noticias de interés general para la navegación.

d) Examinará la Patente de Navegación Mercantil, el Pasavante y la Matrícula.

e) Si el buque es nacional, reclamará además las libretas de embarque de la tripulación para cerciorarse de que ha cumplido con el requisito de tener a bordo la proporción legal de tripulantes peruanos; e inquerirá

sobre las arribadas, averías u otros accidentes experimentados en la navegación, así como sobre todo acontecimiento referente al personal embarcado exigiendo la entrega de las actas, testamentos, inventarios y sumarias pertinentes.

f) Cuando lo estime necesario, hará formar la tripulación para convencerse de que ella está de acuerdo con el rol.

g) En caso de no existir en la localidad autoridad competente, procederá a la revisión de las cartas de identidad y pasaportes de los pasajeros, tanto de los destinados al puerto, como de los que llegan en tránsito, e impedirá el desembarco de los que no reúnan los requisitos señalados por las Leyes de Extranjería y Vagancia, y los decretos y Reglamentos, que las complementan, notificando al Capitán del buque que dichos pasajeros quedan a bordo bajo custodia, y que será penado con una multa de S/. 2,000.00, por cada uno de los que logren desembarcar burlando su vigilancia.

NOTA:—Inciso (g) Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 192º—En la visita de recepción de los buques procedentes del extranjero, que ya hayan hecho escala en otro puerto nacional, así como en la de los que navegan sólo en aguas territoriales, la Capitanía procederá solamente de acuerdo con los incisos (a), (b), (c) y (f) del artículo anterior.

Art. 193º—Después de cada viaje redondo y antes de cumplidas las 24 horas de su arribada al puerto de partida el Capitán de todo buque nacional, está obligado a presentar los Diarios de Bitácora y de Máquinas, al Capitán de Puerto, quien visará cada una de las singladuras del viaje efectuado. Presentará, también, los Manifiestos de Carga.

Art. 194º—

a) Las licencias de salida otorgadas en el extranjero, sólo tienen valor hasta el primer puerto mayor peruano, a que llegue el buque.

b) Si la licencia de un buque nacional indicara que navega en comisión del Supremo Gobierno y que debe considerársele como transporte de guerra, será recibido como tal, y la Aduana, sin perjuicio de la vigilancia correspondiente, no le exigirá documento alguno.

c) Sólo con permiso especial del Gobierno, pueden los buques mercantes, procedentes directamente del extranjero, arribar a puertos menores, caletas habitadas u otros puntos de la costa. Las contravenciones serán penadas con multas de S/. 4,000.00.

d) Los buques procedentes de puertos extranjeros infectados, están en la obligación de recalar en el Callao, a fin de cumplir con las disposiciones sanitarias vigentes. Si no lo hicieren, no podrán ser recibidos en otro puerto de la República, y sufrirán como pena una multa cuyo monto puede variar entre S/. 1,000.00 a S/. 10,000.00.

e) Los buques, procedentes de puertos asiáticos, portadores de pasajeros chinos, no podrán ser recibidos en los puertos del litoral peruano, sino después de haberlo sido en el Callao.

f) Cuando un buque procedente del extranjero, carezca de licencia de salida, su Capitán presentará la protesta respectiva ante la Capitanía del Puerto, la que procederá a levantar un sumario, para investigar la causa de la falta de dicho documento, y a imponer al buque, que quedará incomunicado hasta haberla satisfecho, una multa de S/. 500.00 a S/. 4,000.00, según el porte de aquél y la gravedad del hecho, en caso de existir responsabilidad. Si el buque es extranjero, el Capitán de Puerto, dará además, cuenta del contenido de la protesta al Cónsul de la nación respectiva y al del puerto de origen, si lo hubiera en la localidad.

g) Cuando el buque que carece de licencia proceda de un puerto nacional, los Capitanes de los puertos de arribada y de salida se pondrán en comunicación por el medio más rápido, a fin de tomar todos los datos y pormenores pertinentes, procediéndose, en lo demás, conforme al párrafo que antecede.

h) Cuando el Capitán de un buque que navega entre puertos Peruanos, reciba orden radiotelegráfica de sus Armadores o Agentes, para hacer escala en un puerto no considerado en la licencia, deberá presentar a la Capitanía la protesta respectiva, que será aceptada sólo cuando se compruebe que aquella orden se derivó de una autorización especial de la Dirección de Capitanías.

i) Los buques, en general, están obligados a recalar en todos los puertos consignados en sus licencias. La supresión de una escala, sólo es admisible en casos de fuerza mayor, o cuando los Capitanes reciban radiotelegráficamente órdenes concretas de sus Armadores o Agentes. En ambos casos deben aquéllos presentar una protesta en el puerto siguiente, la que será sustanciada, inmediatamente, por la Capitanía, aplicando a los infractores si la causa alegada no fuese atendible, una multa de S/. 5,000.00 a S/. 10,000.00.

j) Si se trata de buques de pasajeros, de itinerario fijo, la supresión de una escala deberá además anunciarse por los Armadores o Agentes a la respectiva Capitanía de Puerto, con una anticipación no menor de 24 horas.

NOTA.—Los incisos (c), (d), (f), y (i) han sido modificados por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 195º—

a) En el rol debe constar el nombre del buque, su clase, nacionalidad, tonelaje de registro, puerto de origen y destino, además de los nombres, nacionalidad y empleo de sus tripulantes, altas y bajas que ocurran, y si el buque es nacional, los puertos de embarco y desembarco y sueldos de aquéllos, conforme al modelo anexo.

b) El rol de todo buque procedente del extranjero, deberá estar visado por el Cónsul del Perú en el último puerto de escala, sin cuyo requisito se considerará como no existente. Si el buque procede de un puerto nacional, la visación deberá ser hecha por el Capitán de ese puerto.

c) Todo buque nacional que llegue a puerto con mayor o menor número de tripulantes de los manifestados en el rol, sufrirá una multa de S/. 200.00 a S/. 1,000.00, por cada individuo cuya presencia o falta no pudiera justificarse debidamente, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que resultare contra el Capitán del buque, quien deberá en este caso, ser puesto a disposición del Juez competente. Si el buque es extranjero se comunicará el hecho al Cónsul respectivo; pero si el caso ocurriera entre puertos peruanos, se seguirá el mismo procedimiento que para los buques nacionales.

d) La falta de rol, cuando no se deba a accidentes fortuitos, será penada con una multa cuyo monto variará entre S/. 1,000.00 a S/. 4,000.00, según la categoría del buque y el número de tripulantes.

NOTA.—Los Incisos (c) y (d) modificados por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 196º—

a) Si el buque arriba directamente del extranjero, se entregará a la Capitanía una lista de pasajeros por cada uno de los puertos en que haya recalado. Si procede de uno nacional, la formulada en dicho puerto conforme a las disposiciones del artículo 216º. La entrega de estas listas es obligatoria aun cuando no haya pasajeros a bordo, en cuyo caso el mismo documento lo hará constar.

b) En las listas de pasajeros estarán inscritos, con sus nombres completos, edad, sexo, nacionalidad, profesión y procedencia, no sólo los destinados al Perú, sino también los de tránsito al extranjero, agrupados por puertos de desembarco.

c) Las mencionadas listas, para ser válidas, deben estar visadas por los Cónsules del Perú o por los Capitanes de Puerto, según el caso.

d) Las listas de los pasajeros embarcados en ciertos puertos de la región fluvial en que no haya ni autoridad marítima ni Agente, serán confeccionadas y autorizadas por los Capitanes de buque.

e) La falta de cada lista de pasajeros será penada en la misma forma que la falta de rol.

f) Todo buque que llegue a puerto con mayor o menor número de pasajeros de los considerados en las listas sufrirá una multa de S/. 500.00, por cada uno de ellos, sin perjuicio de la responsabilidad, que del sumario que se instaure, resulte contra el Capitán, Oficiales o tripulantes del buque.

g) Todo pasajero clandestino, será denunciado a la Capitanía del Puerto donde arribe el buque, para que se le obligue a abonar el valor de su pasaje, quedando desde luego, sometido a las disposiciones del artículo y de las Leyes de Vagancia y Extranjería.

Los gastos que ocasione, y el valor de los pasajes al lugar de procedencia, si se decide su expulsión, serán sufragados por el buque o sus Agentes.

NOTA.—Inciso (f) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 197º—

a) Cuando un buque nacional no presente en el acto de su recepción, la Patente de Navegación, el Pasavante Mercantil o la Matrícula, será penado con una multa de S/. 1,000.00. El Capitán de Puerto lo incomunicará, e instruirá el sumario respectivo para investigar la causa de la falta, y si resultare alguno de los delitos señalados en los artículos 198º y 199º remitirá dicho sumario, con su dictamen al Juez competente, poniendo a la vez, a su disposición, al delincuente.

b) Si el buque es extranjero, quedará detenido hasta la entrega de los documentos indicados, dándose el parte respectivo al Cónsul de la nación cuya bandera enarbola.

NOTA.—Inciso (a) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 198º—Todo buque mercante, que estando matriculado como nacional, lo estuviera también en el extranjero, e hiciera, por consiguiente, uso de documentos dobles, quedará incomunicado mientras se instaure el sumario respectivo y su Capitán será puesto a disposición del Juez competente, junto con todos los datos comprobatorios del hecho.

Art. 199º—Si en la recepción de un buque, se entregara a la Autoridad Marítima algún documento total o parcialmente falso, se denunciará este hecho, por el Capitán de Puerto, ante el Juez competente, a fin de que una vez comprobado el delito, sea castigado de conformidad con lo dispuesto en los artículos 364º y siguientes del Código Penal.

Art. 200º—Si el Capitán de Puerto no encontrase motivo para incomunicar el buque, lo avisará inmediatamente a los empleados de la Aduana y Sección de Extranjería para que atraquen y ejerzan a bordo sus atribuciones.

Art. 201º—Cuando un buque sea puesto en interdicción, mantendrá izada, al tope del trinquete, la bandera "Q"; pero si la interdicción fuese a un buque sospechoso o infectado, empleará las señales de cuarentena del Código Internacional. En ambos casos, las señales indicarán que nadie debe comunicarse con ellos, bajo pena de multa de S/. 400.00 a S/. 2,000.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62

Art. 202º—Terminada la visita de recepción, el Capitán de Puerto señalará al del buque, o al Práctico Oficial en los puertos en que su empleo sea obligatorio, el fondeadero que debe ocupar, quedando desde entonces sujeto a las disposiciones del Reglamento respectivo, y a las que señala el Capítulo II del Título III.

Art. 203º—La entrada a puerto de todo buque, ya sea de guerra o mercante, nacional o extranjero, se sentará en los registros que, al efecto, deberá llevar cada Capitanía, y de los cuales se elevará, mensualmente, una copia a la Dirección de Capitanías.

Art. 204º—A falta de autoridad especialmente encargada del servicio de extranjería, los Capitanes de Puerto remitirán, mensualmente, a la Dirección de la Guardia Civil y Policía, una relación de los extranjeros que hayan ingresado al territorio nacional por su respectivas jurisdicciones.

CAPITULO II

DE LA SALIDA DE LOS BUQUES MERCANTES

Art. 205º—

a) Es imprescindible obligación de los Armadores o Agentes de cada puerto, dar a conocer con la debida anticipación, a la Capitanía respectiva, los itinerarios, días y horas de salida de los buques que representan.

b) Los buques de itinerario fijo sólo podrán variar día o adelantar la hora de salida, en casos de fuerza mayor debidamente comprobados, o cuando se haya cumpli-

do con dar al público y a la Capitanía aviso previo y oportuno. Las infracciones serán penadas con multas, cuyo monto variará entre S/. 1,000.00 a S/. 2,000.00, según la gravedad del perjuicio ocasionado.

NOTA.—Inciso (b) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 206º—Los Capitanes de Puerto harán anotar en las pizarras de las Capitanías, para conocimiento del público, los días de salida de los distintos buques y las horas en que deben ser despachados.

Art. 207º—

a) Ningún buque mercante podrá salir de puerto sin haber sido despachado por la Capitanía.

b) Los buques que deben navegar remolcados están también obligados a proveerse de despachos, independientemente de los del remolcador.

Art. 208º—

a) Para que un buque pueda ser despachado se requiere que su Capitán, por sí o por intermedio del Armador o Agente, haya presentado al Capitán de Puerto la solicitud correspondiente, acompañada de los documentos siguientes: Rol de Tripulación, Patente y Pasaporte Sanitario, Lista de pasajeros, comprobantes del pago de derechos, certificados de arqueo y francobordo, y los de reconocimiento, o seguridad y dispensa.

b) Si el buque hubiera ya obtenido licencia de salida en otro puerto de la República, su Capitán, Armador o Agente, pedirá a la Capitanía la entrega de dicho documento y de los demás que lo acompañan, y que sean necesarios y aparejará con ellos sus despachos, teniendo en cuenta lo que dispone el párrafo que antecede y los artículos siguientes.

Art. 209º—

a) Todos los buques de cabotaje nacional que soliciten permiso para viajar al extranjero, acompañarán los respectivos certificados de reconocimiento de casco y máquina (anual), otorgados por el Servicio Industrial

de la Marina (Arsenal Naval del Callao), y de reconocimiento de cubierta (semestral), otorgado por la Capitanía de Puerto.

b) Al presentar la solicitud de salida, el Capitán, Armador o Agente del buque que va a hacerse a la mar, anotará bajo su firma, en el libro respectivo de la Capitanía, la hora en que deba ir el Práctico a bordo y aquélla en que desea ser despachado, quedando absolutamente prohibido emplear con este objeto, señales fónicas, visuales o de radio, bajo pena de multa de S/. 200.00.

NOTA.—Modificado inciso (b) por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 210º—Todo buque mercante que haya solicitado licencia para salir de puerto, está obligado a mantener izada, durante el día la bandera P del Código Internacional.

Art. 211º—El Capitán de Puerto se cerciorará de cada uno de los documentos presentados, reúne los requisitos indicados en el presente Capítulo.

Art.212º—

a) La solicitud de licencia puede extenderse en papel corriente o en formularios impresos, haciendo constar en ella, de acuerdo con el modelo anexo, el nombre del Agente, la clase y el nombre del buque, su nacionalidad, tonelaje de registro, capacidad para transportar pasajeros, fecha de ingreso, procedencia, puerto de destino y escalas intermedias, y si conduce, o no, carga, lastre y pasajeros.

b) A la solicitud se acompañará timbres fiscales por valor de S/. 13.50, cuando se trate de embarcaciones que midan menos de 50 toneladas, y de S/. 3.00 para todas las demás. Si la solicitud fuera por viaje redondo, los timbres serán de un valor doble del señalado; y, si es por uno o más meses, se considerará cada uno de ellos como duración de un viaje redondo, para los efectos de esta disposición.

c) La solicitud de licencia, para poder ser aceptada por el Capitán de Puerto, debe llevar el "Sin Cargo" de la Aduana, o estar acompañada del documento que lo acredite.

NOTA.—Inciso (b) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 213º—

a) El rol de la tripulación debe llevar la firma del Capitán del buque, y estar formulado de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo (a) del artículo 195º de este Reglamento.

b) En los puertos de origen, deberá presentarse a la Capitanía dos ejemplares del indicado rol; uno de ellos quedará archivado en la oficina; el otro formará parte de los despachos del buque, y le servirá en todos los puertos de escala, previa la visación que señala el inciso (e). Si se trata de buques nacionales, deberá constatarse que el Capitán y Oficiales reúnen los requisitos exigidos por este Reglamento para el desempeño de las funciones que les han sido encomendadas, y que ha cumplido además con las disposiciones referentes al embarco de tripulantes.

c) El Capitán de Puerto confrontará el rol de salida con el de entrada; y, si de la comparación resultare alguna diferencia, procederá de acuerdo con lo que dispone este Reglamento respecto al embarco, desembarco y deserción de tripulantes, exigiendo, asimismo, cuando se trate de buques extranjeros, la visación del rol por los Cónsules de la nación a que aquéllos pertenezcan.

d) Toda modificación que sufra el rol en los puertos de escala, debe ser visada por la autoridad marítima, y por el Cónsul de la nación a que pertenezca, si se trata de un buque extranjero.

e) Hecha la visación del rol, el Capitán de Puerto le pondrá el "Es conforme", autorizándolo con su firma y el sello de la oficina. Este trámite, se repetirá en cada uno de los puertos de escala.

Art. 214º—

a) Todo buque para dirigirse al extranjero, deberá proveerse de la respectiva Patente de Sanidad, que completará con un Pasaporte Sanitario, cuando tenga que recalar en puertos peruanos.

b) Los buques que no salgan de aguas territoriales, sólo requieren la presentación del Pasaporte Sanitario. Los Pasaportes son de dos clases: unos están destinados a los buques de gran porte y los otros a las embarcaciones menores de cien toneladas.

c) Las Patentes y Pasaportes son expedidos gratuitamente, por las autoridades sanitarias, y deben llevar el visto bueno de los Capitanes de Puerto.

d) A falta de autoridad sanitaria, las Patentes y Pasaportes, serán otorgados en la misma forma por los Capitanes de Puerto, haciendo constar aquella circunstancia.

e) Las Patentes y Pasaportes se extenderán en los formularios impresos que suministra la Dirección de Salubridad Pública. En su defecto, se utilizará papel corriente, sujetándose, en todo caso a las prescripciones del Reglamento de Sanidad Marítima.

f) Las Patentes, para ser válidas, deberán ser expedidas dentro de las 48 horas anteriores a la salida del buque. Los Pasaportes se otorgarán el mismo día del zarpe.

g) En los puertos de tránsito la autoridad sanitaria o la marítima, a falta de aquélla, anotará en la Patente y el Pasaporte las novedades locales, y las que hayan ocurrido en el buque, legalizando gratuitamente este trámite, con su firma y el sello de la oficina.

h) El Pasaporte Sanitario, y su visación, no son exigibles en aquellos puertos de la región fluvial, que carezcan de autoridades competentes.

Art. 215º—

a) El transporte de pasajeros estará sujeto a la celosa vigilancia de la autoridad marítima, a fin de que los buques no admitan mayor número del autorizado en el respectivo certificado de seguridad. Las infracciones serán penadas con S/. 400.00, de multa por cada pasajero, en exceso, que se pretenda conducir.

b) Los buques de pasajeros conductores de materias explosivas o inflamables deberán presentar a la Capitanía del Puerto una declaración firmada por cada una de las personas que deseen hacer viaje en ellos, dejan-

do constancia de estar enteradas de la existencia a bordo de dicho material y la ninguna responsabilidad de las Autoridades y Armadores de la nave, de toda consecuencia que pudiera derivarse de tal circunstancia.

NOTA.—Inciso (a) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 216º—

a) La lista de pasajeros estará firmada por el Agente del buque, y deberá presentarse, por duplicado, cuando menos media hora antes de la señalada para el zarpe. Uno de los ejemplares quedará archivado en la oficina; y el otro, con el visto bueno del Capitán de Puerto, formará parte de los despachos del buque. En los puertos de la región fluvial en que no pueda darse cumplimiento a las disposiciones anteriores, las listas serán confeccionadas y autorizadas por los Capitanes de buque, y se entregarán a la Capitanía del primer puerto donde la haya y en el que el buque deba recalar.

b) La indicada lista contendrá los nombres completos de los pasajeros, su edad, sexo, nacionalidad, profesión y puertos de embarco y desembarco, de acuerdo con el modelo que figura en este Reglamento. Se inscribirá primeramente los de tránsito, y en seguida los de la localidad, agrupándolos por puertos de destino.

c) Si no hubiera pasajeros, se dejará constancia de este hecho en el mismo documento.

d) El Capitán de Puerto se cerciorará de que la lista de los pasajeros en tránsito, presentada para la salida está de acuerdo con la de llegada; y si la comparación efectuada acusara el desembarco ilegal de alguno, dará parte inmediata a la autoridad política del lugar para que se resuelva lo conveniente, y aplicará al Capitán del buque la multa señalada en el párrafo (f) del artículo 196º.

e) En los buques que hacen el servicio Cabotaje entre los puertos peruanos (menores), en los que no existe Agentes, se permitirá la venta de pasaje a bordo.

NOTA.—Incisos (e) modificado por D.S. Nº 4 19-1-61.

Art. 217º—El Certificado de arqueo, será el otorgado por la Dirección de Capitanías o por cualquier Sociedad clasificadora reconocida por el Gobierno, y se presentará sólo en el puerto de origen, devolviéndose al Capitán o Agente del buque, una vez comprobada la exactitud del tonelaje declarado.

Art. 218º—

a) Los buques extranjeros pagarán directamente al Estado sobre la carga, los impuestos de: anclaje, tonelaje, muellaje y derechos de Hospital, que afectan a la navegación, de acuerdo con el Decreto Supremo de fecha 6 de Marzo de 1942, expedido por el Ministerio de Economía y Finanzas.

b) Los buques nacionales, cualesquiera que sea su tonelaje, están obligados a comprobar el pago al Estado de los impuestos señalados en el párrafo anterior, con excepción del de faros.

Art. 219º—

a) Todo buque que solicite licencia de salida, debe acreditar que se encuentra en buenas condiciones de navegabilidad y que satisface los requisitos necesarios para garantizar su propia seguridad y la del personal embarcado.

b) Los buques nacionales presentarán, con el objeto antedicho, a la Capitanía del Puerto de origen, el certificado de reconocimiento, si son de pequeño porte; el certificado de seguridad, si son de pasajeros; además del certificado de seguridad radiotelegráfica. Los que hubieran obtenido dispensa de alguno de los requisitos exigidos en los certificados de seguridad, deberán presentar, junto con ellos, un certificado de excepción. Además de estos documentos, los Capitanes de Puerto exigirán la presentación de certificados de franco bordo, y constatarán que la situación de las líneas de carga, en el buque, corresponde a las indicaciones de aquel certificado. Todos los certificados serán expedidos en formularios impresos, según los modelos del anexo y con arreglo a las prescripciones del "Convenio Internacional para las líneas de Carga", de 1930, el referente a la "Seguridad de la Vida Humana en el

Mar", y demás disposiciones que señala este Reglamento.

c) Los buques extranjeros están también obligados a presentar certificados análogos, otorgados por sus respectivos gobiernos, o los de alguna Sociedad clasificadora garantizada por ellos, o reconocida por el Perú.

d) Los Capitanes de Puerto están facultados, además, para efectuar visitas de inspección a los buques que soliciten licencia de salida, a fin de comprobar la validez de sus certificados, o cuando teman fundadamente que no se encuentran en estado de navegar.

Art. 220º—

a) La Capitanía prohibirá o aplazará la salida de todo buque que, por su vetustez, falta de estabilidad, exceso o malas condiciones de carga, carencia de certificados, modificaciones importantes en el casco o superestructuras que afecten la validez de esos documentos, averías sufridas durante sus operaciones en el puerto o al ponerse en franquía, y demás causas previstas en este Reglamento, le pareciera no poder hacerse a la mar sin peligro para la tripulación y pasajeros. Los motivos de la interdicción o aplazamiento, junto con las medidas que deban tomarse para ponerles fin, serán notificados inmediatamente, y por escrito, al Capitán o Agente del buque, y puestos en conocimiento de la Aduana, del Prefecto del Departamento, de la Dirección de Capitanías y del Cónsul de la nación a que el buque pertenezca, si fuera extranjero.

b) Si la interdicción o aplazamiento de la salida, fueran motivados por el mal estado del buque, y no existieran en el puerto los elementos necesarios para repararlo, podrá la autoridad marítima, si juzga que no hay peligro inmediato, permitirle zarpar para dirigirse al puerto más cercano y apropiado a la carena, anotando esta circunstancia en la respectiva licencia.

Art. 221º—Los Capitanes de Puerto están obligados a negar, también, el zarpe de los buques, en los casos siguientes:

a) Cuando no hayan terminado la descarga de las mercaderías destinadas a la localidad, o la carga de las que, anteladamente, hubieran aceptado conducir. Se excep-

túa los casos de fuerza mayor, debidamente comprobados.

b) Cuando haya recaído en ellos alguna orden de embargo, la que no podrá ser levantada sino por orden escrita de la autoridad de quien emanó.

c) Mientras no hayan abonado el importe de las multas que les hubieren sido impuestas.

Art. 222º—A todo buque sobrecargado, se le impondrá una multa de S/. 2,000.00 a S/. 10,000.00, según su clase y la del cargamento que conduce, obligándole, además, a descargar el exceso.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 223º—

a) Cuando la autoridad marítima haya comprobado que el buque no tiene impedimento alguno para salir de puerto, le otorgará la licencia respectiva, de acuerdo con las disposiciones que siguen.

b) Las licencias de salida, para buques de cualquier tonelaje, serán otorgadas por los Capitanes de Puerto, en formularios impresos o en papel corriente, pero siempre según el modelo de este Reglamento, y llevarán adheridos los timbres correspondientes, que el Capitán de Puerto cuidará de anular con el sello de la oficina y la fecha de la licencia.

c) En los puertos de escala, se autorizará la salida con la frase "Puede Zarpar", que los mismos funcionarios anotarán en el lugar designado, después del "Sin Cargo" de la Aduana.

d) Las licencias señalarán cada uno de los puertos de recalada.

e) En los ríos puede hacerse constar solamente la región en que el buque debe navegar y el puerto final. Las licencias otorgadas en esta forma autorizarán a los buques de la región fluvial, a recalar en todos los puertos de su trayecto, estando sus Capitanes obligados a dar parte de las escalas efectuadas y de las operaciones que en ellas realicen, en el primer puerto de arribada donde haya autoridad marítima.

f) Todas las licencias de salida otorgadas en los puertos de la costa caducan en el Callao.

g) En los puertos menores y caletas, sólo se puede obtener licencia hasta el primer puerto mayor en que el buque debe recalar.

h) La licencia de salida por viaje redondo, sólo se concederá cuando no haya autoridad marítima en el puerto a que el buque se dirija.

i) A los buques de la región fluvial se les puede conceder licencia para efectuar viajes en el Amazonas y sus afluentes, por períodos de tiempo que no excedan de seis meses, al término de los cuales deberán regresar a Iquitos. Para el pago de los respectivos derechos se considerará cada mes como término máximo de un viaje redondo, sujeto a tarifa doble. Las navedades que ocurran en el rol o en el material de las embarcaciones que naveguen en estas condiciones, deberá ser comunicadas a la Capitanía de Iquitos en la forma más rápida posible.

j) Los buques que la Compañía Administradora del Guano emplea para el transporte de guano, agua, víveres y material entre los lugares de provisión y las islas que explota, así como para la conducción de sus empleados y peones, pueden ser despachados con licencias trimestrales renovables.

k) A los buques que salgan en comisión del Supremo Gobierno y que deban ser considerados como transportes de guerra, se les otorgará licencia haciendo constar esta circunstancia.

Art. 224º—Todo buque que zarpe o pretenda zarpar sin licencia, contraviniendo así cualquiera de las disposiciones de este Capítulo, se hará acreedor a una multa, que pagará su Agente, y cuyo monto variará entre S/. 1,000.00, a S/. 10,000.00, según la categoría del buque, sin perjuicio de las medidas que para su detención pudieran dictarse.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 225º—Los buques mercantes pueden ser despachados en cualquier día del año y a cualquiera hora, salvo casos de braveza u otros de fuerza mayor.

Art. 226º—Los buques mercantes, para recibir sus despachos, deberán ponerse en franquía, previo permiso del Capitán

de Puerto. Esta faena se realizará por los Prácticos Oficiales en los puertos de practicaje obligatorio, de conformidad con las disposiciones del Reglamento respectivo.

Art. 227º—Salvo casos de emergencia, que obliguen a modificarlo, el orden de prioridad para el despacho de buques es el mismo que el señalado para su recibo en el artículo 184º

Art. 228º—

a) Los despachos serán entregados a bordo por el Capitán de Puerto, o por un delegado suyo; en ambos casos, se tendrá presente lo que dispone el artículo 187º respecto a la recepción de la indicada autoridad.

b) Sólo excepcionalmente podrá entregarse los despachos al Agente del buque.

Art. 229º—Si a consecuencia de haberse pedido los despachos para hora determinada, llegar la Capitanía a bordo y advirtiera que el buque no está listo para zarpar, regresará a tierra para volver a la hora que se le indique; pero en este caso impondrá al Agente una multa de S/. 400.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 230º—Cuando el Capitán de un buque manifiesta, en el momento de ser despachado que conviene a sus intereses demorar su salida hasta después de la una de la mañana, el Capitán de Puerto podrá entregarle los despachos, siempre que con ello no se cause perjuicios a tercera persona, que el buque se halle en franquía y que la partida debe verificarse antes de las seis de la mañana.

Art. 231º—Una vez retirado de a bordo el personal de la Capitanía, el buque izará sus escalas y quedará incomunicado. A los Capitanes que infrinjan esta disposición, se les impondrá una multa de S/. 200.00 a S/. 2,000.00, según la clase de buque y la gravedad de la falta.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 232º—Ninguna embarcación, con excepción de las pertenecientes a la Capitanía, Aduana y Práctico Oficial, podrá dirigirse al fondeadero exterior, ni abordar a los buques ya despachados Las infracciones serán penadas de acuerdo con lo prescrito en el artículo anterior.

Art. 233º—Las salidas de puerto de los buques mercantes y de guerra, nacionales o extranjeros, se asentarán diariamente en los registros reglamentarios, de los cuales se remitirá una copia mensual a la Dirección de Capitanías.

CAPITULO III

DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS

Art. 234º—Todo buque que entre a puerto de arribada forzosa, quedará incomunicado hasta que las autoridades marítimas lo admitan a libre plática, pero si la arribada se debe a peligro inminente, se prescindirá de la incomunicación, y se procederá, de inmediato, a prestarle los auxilios que solicite.

Art. 235º—El Capitán de Puerto exigirá que los Capitanes de los buques mercantes justifiquen por medio de la respectiva protesta, el hecho de haber practicado una arribada forzosa; y procederá por su parte, a comprobarlo, mediante un sumario que instaurará oyendo las declaraciones necesarias y examinando el Diario de Bitácora y demás documentos que estime convenientes.

Art. 236º—El resultado del sumario, se comunicará al Administrador de la Aduana, para que resuelva lo que convenga, facilitándole también ad affectum videndi, los actuados que se haya seguido, en caso de que los solicite.

Art. 237º—Las arribadas forzosas son justificables sólo en los casos y formas contempladas en el Código de Comercio.

Art. 238º—Los buques cuyas arribadas sean reconocidas como forzosas, serán puestos en libre plática, quedando exentos del pago de derechos, siempre que no practiquen operaciones comerciales.

Art. 239º—Las arribadas no reconocidas como forzosas, obligan a los buques que las efectúan al pago de todos los derechos de puerto, y a las sanciones que, por falta de los documentos de entrada pertinentes, señalan este Reglamento y el Código de Procedimientos Aduaneros.

Art. 240º—El Capitán de Puerto y demás autoridades marítimas, están obligados a ejercer estricta vigilancia, respecto

de los buques de arribada forzosa, mientras realizan el propósito con que ingresaron al puerto, adoptando las medidas que juzguen necesarias para cautelar los intereses nacionales.

Art. 241º—Para poder hacerse a la mar, todo buque que haya entrado a puerto de arribada forzosa, debe proveerse de la licencia y demás documentos de salida que se mencionan en el Capítulo respectivo.

CAPITULO IV

DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA PERDIDA DE MERCADERIAS.— PROTESTAS

Art. 242º—Ningún buque podrá dar comienzo a sus operaciones de carga o descarga, sin estar debidamente fondeado o amarrado.

Art. 243º—La carga y descarga de mercaderías, puede hacerse directamente en los muelles, o en lanchas, y también en puntos de la playa especialmente habilitados por las Aduanas, de acuerdo con la Capitanía.

Art. 244º—Las faenas de carga y descarga podrán verificarse sólo en los días y dentro de las horas fijadas por el Ministerio de Economía y Finazas. Cuando las Aduanas habiliten horas extraordinarias, será necesario permiso especial de la Capitanía para que las embarcaciones de bahía puedan traficar después de las 1900 horas y antes de las 06.00. Las infracciones se penarán con multas de S/. 200.00 a cada embarcación.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 245º—Las operaciones de carga y descarga, cualquiera que sea la nacionalidad del buque, serán efectuadas sólo por los trabajadores marítimos inscritos en las Capitanías de Puerto, con la excepción establecida en el artículo 758º.

Los buques que transporten municiones y materiales explosivos adquiridos por la Marina de Guerra del Perú, podrán desembarcarlos directamente en la Estación Naval de San Lorenzo, empleando para ello exclusivamente personal militar.

NOTA.—Ampliado por D.S. Nº 13 del 30 Mayo 1966.

Art. 246º—Los Capitanes de Puerto prohibirán terminantemente el embarque de Mercaderías finas o de fácil deterioro en lanchas abiertas, para cuyo efecto determinarán, de acuerdo con los Agentes, el número de lanchas cerradas que deben dedicarse a este servicio. Las infracciones se penarán con multas de S/. 400.00 por cada vez, a cada lancha que las cometa.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 247º—A fin de resguardar los intereses del Fisco y del comercio, la Capitanía vigilará que las operaciones de carga y descarga, se realicen con seguridad, orden y pericia, haciendo recaer en quien corresponda, la responsabilidad de las faltas, accidentes y averías que se produzcan a bordo de los buques, en las lanchas o en los muelles, por el mal estado de los elementos de maniobra o por incumplimiento de las disposiciones de este Reglamento, y otras que puedan dictarse.

Art. 248º—Está prohibido arrojar bultos sobre los muelles; su descarga debe hacerse a mano, en carretillas o mecánicamente y protegiendo el piso en forma adecuada.

Art. 249º—El embarque y desembarque de animales, cuando no se haga utilizando planchas o pasarelas, deberá efectuarse sólo por medio de fajas o cajones, y se prohibe el uso de estrobos para levantar ganado por las astas. Las contravenciones se penarán con multas de S/. 400.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 250º—La carga y descarga de sustancias a granel se efectuará colocando entre el buque y el muelle o las lanchas, lonas o cualquier otro dispositivo que recoja el material que caiga durante la operación.

Art. 251º—En la carga y descarga de explosivos y sustancias inflamables, se tomarán todas las precauciones de seguridad que señalan los Reglamentos respectivos.

Art. 252º—

a) Los Capitanes de Puerto actuarán como Agentes del Supremo Gobierno en la recepción de todo bulto, perteneciente al Estado, cuyo envío se les haya comuni-

cado por oficio, remitiéndoles la guía o conocimiento de embarque. En el Callao actuará directamente la Dirección de Administración de Marina.

b) Cuando la autoridad marítima reciba los documentos de que trata el párrafo anterior, solicitará de la Aduana, la entrega de los bultos, y comprobará que tienen el peso debido antes de que salgan de los Almacenes de la Aduana, después de lo cual los entregará a la Autoridad Política, recabando el correspondiente recibo.

c) Si los bultos no tuvieran el peso debido o se encontraran en malas condiciones, el Capitán de Puerto hará dar aviso a la Autoridad Política y al Juez de Paz del lugar, procediendo en presencia de estos funcionarios y en el mismo Almacén de la Aduana, a inventariar prolijamente el contenido, sentándose por triplicado el acta correspondiente, uno de cuyos ejemplares se enviará a la autoridad remitente, y otro a la autoridad política que presenció el inventario, la cual desde ese momento debe incautarse de los bultos para remitirlos al lugar de su destino.

Art. 253º—La pérdida de mercaderías, sólo podrá ser declarada de fuerza mayor por los Capitanes de Puerto, y previa sumaria información, derivada de la respectiva protesta de los interesados.

Art. 254º—Las protestas por pérdidas de bultos en las operaciones de carga y descarga, deben presentarse dentro de las 24 horas de ocurrido el accidente. Los Agentes son los representantes del buque para continuar la gestión.

Art. 255º—Las protestas se formularán en pliego entero de papel sello 6º, e indicarán con toda claridad y detalles, las causas y forma como se produjo el accidente, así como los testigos que lo presenciaron. No se aceptarán los formularios impresos, aunque lleven reintegro de papel sellado.

Art. 256º—

a) Las protestas deben estar firmadas por el Capitán y el Contador o Primer Oficial, si las pérdidas tienen lugar al costado del buque y las lingadas son movilizadas por los winches de a bordo. En caso de que las lingadas sean movilizadas por los winches y Pescantes del

muelle, la protesta será firmada por el empleado del muelle que vigila el trabajo, el Agente o su representante y el Administrador del muelle. En ambos casos las protestas serán autorizadas por el empleado de Aduanas que se encuentre presente, o llevar la certificación del Jefe del Resguardo de que "no hubo empleado de Aduana que presenciara la pérdida.

b) Si la pérdida se produce durante el tránsito de las lanchas de carga entre el buque y el muelle o viceversa, firmará la protesta todo el personal que se encuentre a bordo de la lancha y el Agente.

c) Cuando la pérdida se produzca al efectuar operaciones de carga y descarga entre lanchas y muelle, la protesta será firmada por el Agente o su representante, el empleado del muelle encargado de la vigilancia del trabajo y por el Administrador del muelle, debiendo ser autorizada por el empleado de Aduana si lo hubiera y en caso contrario llevará la certificación del Jefe del Resguardo indicada en el inciso (a).

Art. 257º—

a) Recibida la protesta, la autoridad marítima instaurará el sumario respectivo, a fin de comprobar la pérdida y deslindar responsabilidades, tomando declaraciones juramentadas a los testigos que juzgue conveniente, practicando los careos, citas, inspecciones oculares y peritajes cuando lo estime necesario.

b) Todos los gastos que ocasione esta investigación, serán de cuenta y riesgo del protestador.

c) Terminada la investigación, la autoridad marítima dará su fallo y lo comunicará por oficio al representante de la renta, cuando se trate de mercaderías afectas al pago de derechos.

Art. 258º—La pérdida de mercaderías al efectuar las operaciones de carga y descarga, sólo será considerada de fuerza mayor:

1.—En caso de braveza o mal tiempo declarados por la autoridad marítima cuando ésta compruebe con una sumaria investigación que la pérdida se debe, a choques de las lingadas por efecto del balanceo u otra causa análoga, estando en perfectas condiciones los elemen-

tos de carga y descarga, y habiéndose tomado por los encargados de efectuarlas, todas las precauciones que la prudencia aconseja.

2.—Con buen tiempo, cuando se compruebe que no ha habido dolo, impericia o descuido punible.

Art. 259º—Las pérdidas por echazón sólo serán consideradas de fuerza mayor cuando hayan ocurrido en temporal, o por efecto de averías o siniestros, que se comprobarán con el Libro de Bitácora y con el reconocimiento del buque que debe efectuar el Capitán de Puerto de arribada. En ambos casos, será preciso que, en cuanto a la carga, se acredite su pre-existencia a bordo con el conocimiento; y, respecto a los efectos del buque, con el inventario respectivo.

Art. 260º—Los accidentes ocurridos a la carga que se ~~produzca~~ conduzcan sobre cubierta, no podrán ser objeto de protestas, salvo que se trate de madera, carbón de palo, automóviles armados, maquinaria y otros artículos cuyo volumen imposibilite su introducción en bodegas, o la fruta, aves y carga similar expresamente autorizadas en los conocimientos.

Art. 261º—La responsabilidad por pérdidas no declaradas de fuerza mayor, será de cargo del buque, si se realizan en el momento en que los bultos se hallan sujetos o suspendidos de los winches o de cualquiera otra amarra de a bordo; será de cargo de los propietarios de las lanchas, si la pérdida se realiza después de que los bultos han sido colocados en ellas; y será de cargo de los muelles, cuando ocurra después de ser enganchada la lingada en el gancho del winche del muelle y levantada la lingada de la lancha, buque o muelle.

Art. 262º—Los fallos emitidos en las protestas por los Capitanes de Puerto, sólo serán sometidos a la revisión del Director de Capitanías, cuando cualquiera de las partes interesadas apele de ellos. En este caso se tendrá presente lo que dispone el artículo 36º de este Reglamento.

Art. 263º—Los Capitanes de Puerto son las únicas autoridades competentes para expedir copias certificadas de las protestas y de los fallos que en ellas hayan recaído.

Art. 264º—Para verificar operaciones de rastreo o buceo, con el objeto de recuperar bultos caídos al agua durante la car-

ga o descarga, se requiere permiso de la Capitanía, lo que se solicitará por escrito.

CAPITULO V

DE LAS EMBARCACIONES DE BAHIA; DE DEPORTE Y DE RECREO

Art. 265º—

a) Toda embarcación de bahía debe estar matriculada en la Capitanía del Puerto donde preste servicios.

b) En las caletas donde no exista autoridad marítima, serán matriculadas en la Capitanía del Puerto más próximo de la jurisdicción a que pertenezcan.

Art. 266º—Los Capitanes de Puerto llevarán un libro de matrícula para embarcaciones de bahía, en el que se destinará el espacio necesario a cada una, expresando en el encabezamiento, su número de registro, clase y nombre de la embarcación, sistema de propulsión, poder de la máquina, fecha y material de construcción, dimensiones, tonelaje, nombre y residencia del propietario. Se anotará después el resultado de las inspecciones reglamentarias y las reparaciones o modificaciones que sufran, así como las transferencias de dominio.

Art. 267º—Para matricular una embarcación de bahía su propietario presentará a la Capitanía de Puerto una solicitud acompañada de los siguientes documentos:

a) Matrícula anterior, si la embarcación hubiera estado ya inscrita en otro puerto nacional o en caso contrario, la licencia de construcción.

b) Escritura Notarial de venta, o documento otorgado por el constructor en el que conste el valor de la embarcación si ésta fuera nueva.

c) Partida de nacimiento de naturalización o certificado de residencia en el país del propietario, si la embarcación va a dedicarse a la pesca u otra industria de mar.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 1 del 2 de Enero 1958.

Art. 268º—

a) Recibida la solicitud, el Capitán de Puerto inspeccionará la embarcación, a fin de comprobar sus buenas

condiciones de navegabilidad, y si es apropiada al objeto a que se le destina; y, si se trata de una embarcación nueva, que sus características correspondan a las señaladas en la licencia de construcción.

b) Si la embarcación es de veinte toneladas brutas o más, el Capitán de Puerto por intermedio de la Dirección de Capitanías, solicitará el arqueo de la embarcación al Servicio Industrial de la Marina.

c) Realizado el arqueo por el Servicio Industrial de la Marina, la Dirección de Capitanías ordenará la inscripción de la embarcación en la matrícula respectiva previo pago de los derechos de tarifa.

d) Un comprobante de esta inscripción o certificado de matrícula, extendido según el modelo anexo, se entregará al propietario de la embarcación.

Art. 269º—Las matrículas deben revalidarse en el mes de Enero de cada año. De esta revalidación, que sólo podrá concederse después de la inspección reglamentaria, previo pago de los derechos de tarifa, se dejará constancia en el libro de matrícula y en el certificado correspondiente. Las embarcaciones cuyos propietarios no cumplan con esta disposición, serán detenidas por la Capitanía.

Art. 270º—Efectuada la matrícula se marcará en la embarcación el número de ella, precedido de las letras S.P. o R., según se trate de embarcaciones de servicio portuario, pesca o recreo, y su nombre si lo tuviera. Los números y las letras se pintarán de blanco sobre fondo negro, en ambas amuras, y tendrán las dimensiones siguientes: 50 cm., para las embarcaciones mayores de 80' de eslora; 40 cm., para las de 60 a 80'; 30 cm. para las de 40 a 60'; 20 cm., para las de 20 a 40'; y 10 cm., para las menores de 20' de eslora. Los nombres se marcarán a popa y a ambas bandas del puente, o caseta de gobierno.

Art. 271º—Las lanchas de carga, y en general, todas las embarcaciones a partir de diez toneladas de registro, deberán llevar marcadas en ambos costados la línea de máxima carga.

Art. 272º—En toda embarcación que transporte pasajeros, se inscribirá en caracteres visibles el número máximo de los que pueda conducir.

Art. 273º—Los propietarios de embarcaciones menores están obligados a mentenerlas en perfecto estado de limpieza, a velar por su buena presentación, y a dotarlos de todos los elementos necesarios a su seguridad y a la de sus tripulantes y pasajeros.

Art. 274º—

a) La propiedad total o parcial de la embarcación de pesca y servicios portuarios, sólo pueden obtenerla los peruanos de nacimiento o por naturalización y los extranjeros con un mínimo de dos años de residencia en el país.

b) Los extranjeros con dos años mínimos de residencia en el país que sean propietarios de embarcaciones de pesca o servicios portuarios, no podrán operar sus embarcaciones sino a un mínimo de 50 millas de las fronteras.

c) Las extranjeros residentes en el país cualquiera que sea el tiempo de residencia pueden adquirir embarcaciones de recreo, quedando sujetos a los deberes y responsabilidades que las Leyes del País imponen a los Peruanos.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 1 del 2 Enero 1958.

Art. 275º—

a) Las transferencias de dominio de las embarcaciones de bahía, deben anunciarse a los Capitanes de Puerto, inmediatamente después de realizadas, por el comprador y el vendedor, presentando al efecto la escritura de venta celebrada ante Notario Público. El incumplimiento de esta disposición, sujeta a cada uno de los contraventores al pago de una multa, cuyo monto ascenderá al 5% del valor de la embarcación.

b) Las transferencias de dominio de las embarcaciones de menos de 5 tons., brutas, puede ser autorizadas por el Capitán de Puerto.

Art. 276º—Las embarcaciones con propulsión mecánica, deben llevar siempre, para casos de emergencia, un par de remos con sus respectivas chumaceras.

Art. 277º—Toda embarcación tendrá a su bordo el número de salvavidas que de acuerdo con sus características y servicio a que se le destina, haya indicado la Capitanía de Puerto de matrícula.

Art. 278º—

a) Ninguna embarcación de bahía matriculada en un puerto, usará a popa otra bandera que la peruana. Las que conduzcan algún funcionario diplomático o consular, podrán también enarbolar, pero a proa, la insignia de éste o la bandera de la nación a que pertenezca.

b) Las embarcaciones menores de las Agencias, Compañías marítimas o comerciales y Sociedad Deportivas, están también autorizadas para llevar a proa la bandera distintiva que les corresponda.

Art. 279º—Conjuntamente con la bandera nacional izarán las embarcaciones de los diversos Clubs Náuticos, al tope del mayor, el distintivo respectivo que haya sido aprobado por la autoridad marítima, sin cuyo requisito no gozarán de las franquicias que acuerden los reglamentos a toda embarcación de recreo. Las autoridades de los Clubs Náuticos no podrán usar ningún distintivo que sea igual a los distintivos e insignias reglamentarios para los buques de guerra de la Armada Nacional.

Art. 280º—Todas las embarcaciones menores están sujetas a las disposiciones que este Reglamento señala a los buques mercantes, respecto al empleo de señales.

Art. 281º—

a) Las embarcaciones de bahía a motor, usarán indefectiblemente, en su tráfico nocturno, las luces siguientes: a proa, en el lugar más apropiado, una luz blanca brillante, visible a la distancia mínima de dos millas en un arco de horizonte de veinte cuartas del compás, contadas desde la proa, a banda y banda; en los costados a estribor y babor, luces verde y roja, respectivamente, colocadas de tal manera que iluminen, sin interrupción, arcos de horizonte de diez cuartas a partir de la proa, y de tal intensidad, que sean visibles a distancias de una milla. Estas dos últimas luces, pueden reemplazarse por un farol combinado de luz ver-

de y roja, que deberá colocarse a una distancia no menor de 3' por debajo de la luz blanca.

b) Las embarcaciones menores, a remo y a vela, llevarán en la misma circunstancia, un farol de luz blanca que mostrarán con la frecuencia y oportunidad debidas, para evitar abordajes.

Art. 282º—Además de la inspección preliminar en que trata el artículo 266º, todas las embarcaciones de bahía están sujetas a inspecciones o reconocimientos periódicos y ocasionales. Estos reconocimientos se verificarán de acuerdo con las disposiciones generales dadas en el Reglamento respectivo y de ellos se dejará constancia en el libro de matrícula, otorgando al propietario un certificado, según el modelo anexo.

Art. 283º—

a) El Patrón y Tripulantes de botes o lanchas a motor, deben estar matriculados en la respectiva Capitanía de Puerto y llevar siempre consigo su libreta de matrícula. Los fleteros están obligados a usar una placa con el número de inscripción.

b) La matrícula es gratuita, y se otorgará de acuerdo con las disposiciones generales del Capítulo respectivo.

Art. 284º—Las embarcaciones de bahía a propulsión mecánica, según su clase mientras estén en servicio, un mecánico o motorista.

Art. 285º—El gobierno de las embarcaciones de bahía debe hacerse siempre por sus respectivos Patrones.

Art. 286º—Los Patrones de botes o de embarcaciones fleteras que conduzcan mayor número de pasajeros que el que les está permitido, o que las sobrecarguen, sufrirán una multa según el caso y serán responsables de los accidentes o perjuicios que puedan ocurrir.

Art. 287º—Sólo las embarcaciones matriculadas como fleteras podrán ocuparse del transporte de pasajeros. Los propietarios o Patrones de las que infrinjan esta disposición, pagarán una multa de S/. 100.00, por cada pasajero que conduzcan.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 288º—Los Patrones de las embarcaciones que se dediquen al transporte de pasajeros y equipajes, llevarán siempre consigo una copia de las tarifas vigentes, con el Vº Bº y el sello de la Capitanía de Puerto.

Art. 289º—Los fleteros que no tengan flete contratado, deberán conducir a los pasajeros que los ocupen, y no les será permitido hacerles esperar para llevar a otros, a menos que éstos se hallen presentes y listos para embarcarse.

Art. 290º—La responsabilidad por accidentes o perjuicios que sufran los pasajeros, se hará efectiva por los Capitanes de Puerto, a los Patrones, conductores o dueños de las embarcaciones, previa sumaria información.

Art. 291º—Las embarcaciones menores, ya sean de bahía o pertenezcan a los buques mercantes surtos en el puerto, no permanecerán atracadas a los portalones, escalas, muelles o desembarcaderos, sino el tiempo necesario para la faena que deban realizar. Las que tengan que esperar, lo harán a una distancia que no interrumpa el tránsito. A los infractores se les impondrá una multa de S/. 50.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 292º—A las 1900 horas deben estar varadas, fondeadas o amarradas en las zonas designadas por las Capitanías de Puerto, todas las embarcaciones menores de bahía.

Art. 293º—Las embarcaciones menores de los buques mercantes surtos en el puerto, no podrán alejarse más allá de una milla del fondeadero sin permiso de la Capitanía. En la región fluvial, esta disposición regirá en Iquitos solamente. A los contraventores se les impondrá una multa de S/. 50.00 a S/. 100.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 294º—

a) El tránsito de embarcaciones menores en los puertos marítimos y lacustres está prohibido después de las 1900 horas, y antes de las 0600, salvo que la Capitanía con conocimiento de la Aduana, haya concedido por escrito licencia expresa. Se exceptúan de esta disposición sólo a las embarcaciones pertenecientes a la

Armada Nacional, a los buques de guerra extranjeros, a la Sanidad y Resguardo Marítimo. Las infracciones serán penadas con multas de S/. 200.00.

b) En los puertos fluviales, el tránsito es libre; sólo se hará restricciones en casos excepcionales, a juicio del Capitán de Puerto.

NOTA.—Inciso (a) Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 295º—Las embarcaciones menores en su tránsito por la bahía, se sujetarán estrictamente a la reglamentación que de acuerdo con las peculiaridades de cada una, deben formular los Capitanes de Puerto.

Art. 296º—Los Capitanes de Puerto están facultados para suspender el tráfico de embarcaciones menores en la bahía, en casos de braveza de mar u otras circunstancias, lo que anunciarán mandando izar en el lugar más visible y conveniente, una bandera roja durante el día y un farol del mismo color en la noche.

Art. 297º—

a) Los Propietarios o Patrones de embarcaciones menores que necesiten varar las, ya sea para efectuar su carena o con cualquier otro objeto, deben solicitar la licencia correspondiente al Capitán de Puerto, quien designará el lugar apropiado.

b) Se exceptúan de esta disposición las embarcaciones pesqueras y otras de bahía a quienes la autoridad marítima haya señalado varadero permanente.

Art. 298º—En los pontones y chatas que se emplean para dar la quilla, no es permitido tener fuego. Cuando haya necesidad de él, se encenderá en fogón de fierro, sobre una balsa o embarcación que se situará a la distancia conveniente. Los contraventores serán multados con S/. 200.00.

Art. 299º—La autoridad marítima no permitirá que los pontones y chatas sean lastradas con materias susceptibles de corrupción, y cuidará de que cada seis meses, o antes, se emplee desinfectantes, y de que se pinten anualmente con alquitrán o pintura negra los costados, y con cal el interior.

Art. 300º—Está prohibido a los guardianes o conductores de pontones o chatas, recibir o retener a bordo después de la puesta del sol, personas extrañas al rol de la tripulación autorizado por la Capitanía. Las infracciones se penarán con multas de S/. 200.00 a S/. 500.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 301º—

a) En caso de siniestros ocurridos a embarcaciones de bahía, el Capitán de Puerto abrirá una sumaria información y procederá de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Capítulo respectivo.

b) Si se trata sólo de accidentes o averías de poca importancia, la citada autoridad después de deslindar responsabilidades, puede valorizar el daño, fijar su reparación e imponer a los culpables las penas reglamentarias.

Art. 302º—

a) A las embarcaciones de bahía se les puede conceder sólo excepcionalmente, licencia para navegar otro puerto situado a la distancia máxima de cincuenta millas, siempre que reúnan las condiciones marineras necesarias, y que sus Patrones y motoristas posean el título correspondiente. Estas limitaciones no se aplican a las embarcaciones de la región fluvial.

b) Las embarcaciones de bahía, para hacerse a la mar, deberán aparejar sus despachos con los documentos siguientes: Licencia de salida, rol de tripulación, lista de pasajeros, matrícula refrendada al día, y certificado de la Capitanía en el que conste sus buenas condiciones de navegabilidad y que lleva a bordo los víveres, material y respuestos necesarios.

c) Para la obtención de licencia, se seguirán las prescripciones del Capítulo II del Título V.

d) Las embarcaciones de bahía que soliciten licencia de salida, están también obligadas al pago de los derechos reglamentarios. Para este efecto, se les considerará con el porte mínimo de 50 toneladas de registro, siempre que no alcancen a él.

Art. 303º—

a) Si se trata de lanchas de carga que deben navegar remolcadas, la licencia será concedida en casos excepcionales, y sólo por la Dirección de Capitanías, previo informe de la Capitanía de Puerto. Para obtenerla, será requisito indispensable además de los generales ya señalados, que cada una esté al mando de un Patrón Práctico, y tripulada cuando menos por dos marineros. Estas embarcaciones llevarán palo y vela aparentes para poder navegar y ser gobernadas independientemente, en caso necesario, y estarán provistas de anclas, cadenas, remos, faroles y material de salvamento, así como de víveres para un tiempo doble del que, normalmente, se emplea en la travesía. En cuanto a las cisternas, deberán llenar los requisitos de construcción señalados en el Capítulo pertinente.

b) Tanto el remolcador, como cada uno de los remolcados deben llevar los despachos correspondientes.

c) En la región fluvial, las licencias serán concedidas por los Capitanes de Puerto; y si las lanchas navegan abarloadas, no están obligadas a llevar tripulación, ni a proveerse de despachos, fuera de los del remolcador.

Art. 304º—Las entradas y salidas de las embarcaciones de bahía que hayan obtenido licencia para hacerse a la mar, se asentarán en la misma forma y en los mismos registros que las de los buques de mayor y menor porte.

Art. 305º—Cuando entre las embarcaciones de recreo u otras de cualquier clase se hubieren de concertarse regatas o concurrir a fiestas náuticas, se arreglarán los programas de acuerdo con el Capitán de Puerto, el cual se reserva el derecho de señalar las zonas en que aquéllas deben verificarse y tomar medidas de seguridad y policía que juzgue conveniente.

Art. 306º—Cuando una o varias embarcaciones menores desearan salir fuera de los límites de bahía, deberán solicitar permiso expreso del Capitán de Puerto quien lo otorgará o no según las condiciones marineras de las embarcaciones, los elementos de propulsión y salvataje con que cuenten, la preparación de los que la tripulen y el estado del tiempo. En todo caso deberá acompañarse a la petición una lista de las personas que compondrán la excursión y estarán obliga-

das a llevar un Patrón titulado. No podrán salir en estas embarcaciones aficionados a remar o navegar a vela sin antes haber pedido el permiso correspondiente.

CAPITULO VI

DE LOS BUQUES DE GUERRA. — ENTRADA, PERMANENCIA Y SALIDA DE PUERTOS NACIONALES

Art. 307º—Las arribadas que los buques de guerra extranjeros deban realizar a los puertos de la República, con excepción de las forzosas, serán oportunamente anunciadas a los Capitanes de Puerto por la Superioridad Naval.

Art. 308º—El número de buques de guerra extranjeros que puedan visitar el país en tiempo de paz, no tiene limitación alguna.

Art. 309º—

a) Las visitas de la Sanidad Marítima y de la Capitanía deben preceder a cualesquiera otras, incluyendo las de los representantes diplomáticos y consulares.

b) Los buques de guerra podrán ser eximidos de la visita de sanidad, cuando no procedan de puertos infectados o sospechosos.

d) Los certificados en que los médicos oficiales acrediten la condición del buque pueden aceptarse como suficientes para eximirlo de la inspección.

d) Los buques de guerra están exentos de las formalidades de Aduana con las restricciones indicadas en los artículos 55º y 56º del Código de Procedimientos Aduaneros.

e) La visita de recepción a los buques de guerra extranjeros se hará, por el Capitán de Puerto, con el uniforme prescrito en el Reglamento respectivo, salvo que el estado del mar lo impida en cuyo caso usará el de diario, con espada. Los Prácticos Oficiales y Jefes de Resguardo que actúen como Capitanes de Puerto, vestirán en este acto el uniforme que les respecta.

Art. 310º—En las visitas que los Capitanes de Puerto practiquen a los buques de guerra extranjeros, solicitarán datos refe-

rentes a su procedencia, objeto y duración de visita, grado y nombre de los Jefes y Oficiales embarcados, número de tripulantes, principales características del buque y cualquiera otra noticia de interés general para la navegación.

Art. 311º—La llegada a puerto de todo buque de guerra, debe ser comunicada por el medio más rápido a la Dirección de Capitanías y al Prefecto del Departamento.

Art. 312º—Los buques de guerra extranjeros no están obligados a tomar Prácticos Oficiales. Cuando alguno lo solicite, se le proporcionará, sin cobrarle derecho, siempre que haya reciprocidad de parte de la nación a que pertenezca.

Art. 313º—

a) El fondeadero de los buques de guerra extranjeros será señalado por la Capitanía o por el Comandante Superior de los buques de guerra nacionales surtos en la bahía, cuando el Capitán de Puerto no sea Oficial de la Armada. Dicho fondeadero debe estar fuera del destinado a las naves mercantes.

b) Si la Capitanía encontrase al buque de guerra extranjero ya fondeado o amarrado, cumplirá siempre con hacer conocer a su Comandante el lugar que le está designado, o lo notificará para el cambio inmediato de fondeadero, si éste no fuera conveniente.

Art. 314º—

a) La permanencia de los buques de guerra extranjeros en puertos y aguas territoriales peruanas, es limitada en tiempo de paz, pero puede cancelarse en un plazo de ocho horas, previa notificación de la Capitanía derivada de una orden superior.

b) En tiempo de guerra y salvo los casos previstos en el Derecho Internacional, la permanencia de los beligerantes no puede prolongarse más de 24 horas. Esta disposición será notificada a la nave tan pronto como llegue al puerto o a las aguas territoriales, y si ya se encontrase en ellas, al declararse la guerra, inmediamente que se tenga conocimiento oficial de esa declaración.

Art. 315º—Durante su permanencia en los puertos y aguas territoriales, los buques de guerra extranjeros están obligados a cumplir las prescripciones del Derecho Internacional y los Reglamentos de Policía Naval. Si alguno no lo hiciera, será notificado por el Capitán de Puerto, quien dará parte inmediatamente a la Dirección de Capitanías solicitando órdenes, si esta medida no produjera resultado.

Art. 316º—Está terminantemente prohibido a los buques de guerra extranjeros, ejecutar la pena de muerte en puerto y aguas territoriales de la República.

Art. 317.—En tiempo de guerra, está prohibido a las naves beligerantes servirse de las aguas peruanas como bases de operaciones, o para renovar o aumentar sus provisiones militares, armamento o dotaciones; establecer estaciones radiotelegráficas o cualquier otro medio de comunicación con sus fuerzas militares; efectuar las naves averiadas más reparaciones que las indispensables para la continuación del viaje.

Art. 318º—Les está igualmente prohibido, salvo autorización especial, acordada por vía diplomática, que se pondrá en conocimiento de la autoridad marítima:

a) Ejecutar trabajos hidrográficos y topográficos.

b) Efectuar ejercicios de tiro de cañón, torpedos o minas, de proyectores y de embarcaciones armadas en guerra.

c) Desembarcar gente armada.

d) Hacer vuelos con las aeronaves de que estén provistos.

e) A los submarinos, entrar en inmersión o efectuarla dentro de los puertos o aguas territoriales.

Art. 319º—Los Capitanes de Puerto, de acuerdo con la Superioridad Marítima competente, designarán en sus respectivas jurisdicciones las zonas donde puedan realizar ejercicios de tiro y de inmersión los buques de guerra, extranjeros que hayan obtenido autorización especial para ello.

Art. 320º—Mientras el Estado no resuelva suspenderlo o limitarlo, el empleo de las comunicaciones radiotelegráficas y radiotelefónicas puede hacerse en puertos y aguas nacionales por los buques de guerra extranjeros sujetándose a las

prescripciones de los convenios internacionales; y previo acuerdo de horarios y frecuencias con la autoridad marítima del puerto.

Art. 321º—Está permitido a los buques de guerra extranjeros:

a) Desembarcar sus dotaciones, sin armas. El número podrá ser limitado, a juicio de la autoridad marítima.

b) Desembarcar su policía, sin armas, previa autorización de la autoridad marítima. Los Oficiales pueden desembarcar con espada.

c) Desembarcar destacamentos, con o sin armas, para rendir honores, previa autorización del Ministerio de Marina, recabada por conducto del Capitán de Puerto.

Art. 322º—Las naves de guerra de los beligerantes, podrán en tiempo de guerra aprovisionarse de combustible y avituallarse en puertos peruanos, sólo en cantidades necesarias para alcanzar el puerto de aprovisionamiento del respectivo combustible, más próximo de algún país vecino. No podrán renovar su provisión de combustible en puertos peruanos sino 3 meses después de su aprovisionamiento anterior en Puerto Peruano.

Art. 323º—Los Capitanes de Puerto están obligados a suministrar los datos y auxilios que soliciten los Comandantes de los buques de guerra nacionales.

Art. 324º—Los Capitanes de Puerto están facultados para solicitar de los Comandantes de los buques de guerra nacionales los auxilios urgentes que necesiten para detener o cuidar un buque embarcado o en otro cualquier acto relativo a la policía naval.

Art. 325º—En tiempo de guerra, ninguna nave de guerra podrá zarpar de puertos peruanos antes de que hayan transcurrido 24 horas de la partida de otra enemiga. Saldrá primero la que primero hubiera entrado.

CAPITULO VII

DE LAS FUNCIONES DE LOS CAPITANES DE PUERTO EN LOS SINIESTROS MARITIMOS

Art. 326º—Las funciones que los Capitanes de Puerto están llamados a ejercer en los casos de siniestros marítimos, son las de auxilio o salvamento, y las conducentes al deslinde

de responsabilidades. Ambas se llenarán de acuerdo con las disposiciones contenidas en los Capítulos VIII y IX del presente Título.

Art. 327º—El servicio de auxilio marítimo en aguas territoriales peruanas corresponde a las autoridades marítimas.

Art. 328º—En las Capitanías en que no existieran elementos apropiados, los Capitanes de Puerto recurrirán a las embarcaciones mercantes nacionales y respectivas tripulaciones para atender a los auxilios de carácter urgente.

Art. 329º—Al tener conocimiento de que alguna embarcación se encuentra en peligro, en la respectiva jurisdicción, el Capitán de Puerto acudirá con los auxilios que pueda disponer, combinando siempre que fuese posible, tales operaciones con el Capitán o Patrón de la embarcación en siniestro o con los Agentes o Consignatarios.

Art. 330º—Los Capitanes de Puerto, en el servicio de salvataje, deben exigir el cumplimiento de este Reglamento y tomar las siguientes providencias:

a) Pedir el inmediato auxilio de la fuerza pública si fuera necesario, para asegurar el orden y la marcha eficaz del auxilio.

b) Asegurar el derecho de propiedad sobre las embarcaciones y la carga.

c) Facilitar a las autoridades aduaneras el ejercicio de sus funciones.

d) Vigilar los intereses del Fisco donde no hubiera repartición aduanera.

Art. 331º—Inmediatamente que la autoridad marítima tenga conocimiento de haber ocurrido en su jurisdicción una varada, naufragio, incendio o avería grave, dará cuenta del Siniestro, al Prefecto del Departamento, al Director de Capitanías y al Cónsul de la Nación a que el buque pertenezca, si fuera extranjero. El Capitán de Puerto pondrá también el hecho en conocimiento del Administrador de la Aduana y de la Autoridad Política del lugar, a fin de que estos funcionarios ejerzan las atribuciones de sus respectivos cargos y presten los auxilios de que puedan disponer.

CAPITULO VIII

DE LOS AUXILIOS, SALVAMENTOS Y SUS INDEMNIZACIONES

Art. 332º—Todo buque que esté en peligro y necesite auxilio, utilizará, juntas o separadamente, las siguientes señales:

De Día:

1) Un cañonazo u otra señal explosiva, hecha a intervalos de un minuto aproximadamente.

2) La señal N.C. del Código Internacional de Señales, que significa: "Estoy en peligro o apuro, y necesito inmediato auxilio".

3) Un sonido continuo, con cualquier aparato de señales de niebla.

4) La señal SOS, hecha por radio o por cualquier otro medio de hacer señales a distancia.

5) La señal de distancia, que consiste en una bandera cuadra, y por encima o debajo de ella una bola o cosa semejante.

De Noche:

1) Un cañonazo u otra señal explosiva, hecha a intervalos de un minuto aproximadamente.

2) Llamaradas procedentes de alguna materia en combustión, como brea o aceite.

3) Cohetes o granadas que despidan estrellas luminosas de cualquier color y clase, lanzadas a intervalos cortos y una cada vez.

4) Un sonido continuo, con cualquier aparato de señales de niebla.

5) La señal SOS, hecha por radio o por cualquier otro medio de hacer señales a distancia.

Art. 333º—

a) Los Capitanes de Puerto prestarán auxilio inmediato a los buques que se encuentren en peligro, o cuyos Ca-

pitanes lo soliciten, empleando para ello todos los medios que estén a su alcance.

b) Todos los buques surtos en el puerto, así como las embarcaciones de bahía, están obligados a prestar al Capitán de Puerto, los servicios que con este objeto les solicite. La indicada autoridad señalará de acuerdo con las disposiciones de los artículos 339º, 340º, 341º y 342º, la indemnización que deba concedérseles.

c) Cuando concurra a prestar auxilios al personal de otras dependencias oficiales, quedará a órdenes del Capitán de Puerto, junto con el material de que disponga.

Art. 334º—

a) Si se declarase incendio en algún buque surto en el puerto, la autoridad marítima se constituirá sin dilación a bordo, con el personal y elementos de que disponga, y, de acuerdo con el Capitán del buque, tomará las medidas conducentes a aislar y extinguir el fuego.

b) Si la magnitud del siniestro lo hiciera necesario, ordenará que el buque cambie inmediatamente de fondeadero, designándole uno en lugar donde no estorbe el tránsito de la bahía ni constituya peligro para la navegación aun cuando tuviera que ser hundido; pero si la rapidez del incendio no permitiera hacerlo y se temiera por su propagación a otros buques, mandará echarlo a pique.

c) Los buques que estuvieran en las proximidades del que se incendia, podrán también ser cambiados de fondeadero para alejarlos del peligro o para facilitar los trabajos de salvamento.

d) Los perjuicios y averías producidos durante los trabajos y maniobras que se realicen para extinguir el fuego y aislar el buque incendiado, enmendar el fondeadero de los inmediatos, extraer la carga o inundar bodegas, serán considerados de fuerza mayor.

Art. 335º—Si la Capitanía recibiese aviso de que un buque se está yendo a pique en el puerto, procederá, en el acto a hacerlo remolcar a un lugar donde no ofrezca peligro ni obstaculice la rada, ya sea que se trate de hundirlo o de varar lo.

Art. 336º—

a) Los buques que estén haciendo agua y que por su mal estado amenacen irse a pique obstruyendo el fondeadero, serán reconocidos por la Capitanía; y, si del reconocimiento resultase que aun pueden servir de pontones o chatas, serán carenados inmediatamente; pero si no pudiesen ser aprovechados para dichos usos, se mandará desguazarlos, vararlos o hundirlos por sus propietarios en el lugar que se les designe.

b) Si los propietarios no se conformaran con la determinación de la autoridad marítima, referente al desguace, varada o hundimiento de la embarcación que amenace irse a pique, deberá presentar, inmediatamente de notificados, la correspondiente solicitud de revisión al Capitán de Puerto, quien procederá a nombrar una junta compuesta de dos peritos, a la que podrá agregarse el que designen los interesados, si lo estiman conveniente. La junta será presidida por la indicada autoridad, y su fallo se tendrá como última instancia. Los gastos que ocasione esta diligencia serán sufragados por los propietarios, o quienes los representen.

c) El Capitán de Puerto señalará el plazo en que deben comenzar los trabajos de carena o desguace, vencido el cual ordenará que se efectúen por cuenta y riesgo del propietario, sin perjuicio de imponerles una multa, cuyo monto variará entre S/. 500.00 a S/. 2,000.00.

d) Si en el tiempo que transcurriese en efectuar el reconocimiento a que se refiere el inciso (b), se fuese el buque, a pique el dueño, Capitán o Agente, están obligados a aclarar inmediatamente el fondeadero, sujetándose a las disposiciones del artículo 337º.

NOTA.— Inciso (c) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 337º—

a) Los buques y embarcaciones menores que se varen o se hundan dentro de los puertos o fuera de ellos, en lugares que puedan afectar las rutas de navegación, serán removidos o desguazados por sus propietarios o agentes en el plazo máximo de un año, debiendo iniciarse el salvamento o destrucción a más tardar 30 días después de producido el siniestro.

b) Si un buque se vara, embarranca o se hunde, obstruyendo un canal o entrada de un puerto, cerrando o dificultando su pase al normal desenvolvimiento del tránsito marítimo, sus propietarios o agentes procederán al salvamento o destrucción dentro del plazo que señale el Capitán de Puerto, según las circunstancias.

c) Si el vencimiento de los plazos a que se refieren los dos párrafos anteriores no se hubiere iniciado la labor de salvamento o destrucción, los contraventores pagarán una multa de S/. 2,000.00, sin perjuicio de que la autoridad marítima pueda disponer que los trabajos se lleven a cabo por cuenta y riesgo de dichos propietarios o agentes. Los gastos que estos trabajos demanden se cubrirán preferentemente con el producto que se obtenga del salvamento; quedando siempre la responsabilidad del Armador o Agente por el saldo que hubiere en el caso de que esos productos no bastaran para remover la embarcación varada o hundida.

NOTA.— Inciso (c) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 338º—

a) Los trabajos de salvamento serán dirigidos por el Capitán del buque, o por la persona, que, con conocimiento de la autoridad marítima, nombren los interesados.

b) A falta de las personas citadas en el inciso anterior, dirigirá las operaciones la que el Capitán de Puerto designe, o esta misma autoridad, a quien en todo caso corresponde dictar las medidas necesarias para la seguridad de las personas y objetos salvados.

c) Si se trata de un buque extranjero, corresponde dirigir el salvamento, al Cónsul de su nacionalidad; pero las disposiciones de los incisos anteriores le son aplicables si no lo hubiera en la localidad, o mientras este funcionario se constituye en el lugar del siniestro.

Art. 339º—Durante los trabajos de salvamento, y mientras permanezcan los efectos en la playa, el Capitán de Puerto, de acuerdo con el Administrador de la Aduana y demás autoridades locales o más próximas, cuya ayuda solicitará en caso necesario, dispondrá lo conveniente para su custodia.

Art. 340º—La carga y efectos salvados, se pondrán a disposición del Administrador de la Aduana para su depósito y vigilancia, de acuerdo con las disposiciones del Código de Procedimietos Aduaneros.

Art. 341º—

a) Todo auxilio o socorro prestado por particulares, da derecho a una indemnización; y, si no existe contrato especial debidamente autorizado, sobre su monto, lo fijará el Capitán de Puerto, teniendo empleado, los gastos ocasionados, las pérdidas sufridas por los asistentes, el número de personas que hayan intervenido, el peligro a que han expuesto sus personas y embarcaciones, el que amenazaba al buque, tripulación, pasajeros y cosas salvadas, y el valor de éstas últimas.

b) El monto de la indemnización no podrá exceder del veinte por ciento del valor del buque o efectos salvados.

Art. 342º—Cuando el auxilio sea prestado por un buque, la indemnización debe repartirse, por terceras partes, entre el Armador, el Capitán y la Tripulación, distribuyéndose la correspondiente a esta última, a prorrata de los salarios respectivos.

Art. 343º—El pago de la indemnización será garantizado por el buque, el flete y el cargamento, de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio.

Art. 344º—No será obligatorio ningún contrato o compromiso de recompensa por auxilios prestados en el salvamento de buques, personas o carga, si hubiere sido hecho en alta mar, o en el momento del siniestro.

CAPITULO IX

DEL DESLINDE DE RESPONSABILIDADES EN CASOS DE SINIESTROS MARITIMOS

Art. 345º—Los choques y abordajes de naves se rigen única y exclusivamente por la ley del país en cuyas aguas se producen, quedando las naves sometidas a la jurisdicción de los tribunales del mismo.

Art. 346º—Si los choques y abordajes tienen lugar en aguas no jurisdiccionales, la ley aplicable en este caso será la de la nación donde dichas naves estén matriculadas.

Art. 347º—

a) En el caso particular de que las naves en las cuales se producen choques o abordajes estuviesen matriculadas en distintas naciones, regirá la Ley del Estado más favorable al Armador.

b) En el caso previsto en el inciso anterior, el conocimiento de la causa corresponderá a los tribunales del país a donde primero se arribe.

c) Si las naves de que se trata arribaran a puertos de países distintos, prevalecerá la competencia de las autoridades que prevengan en el conocimiento del caso.

Art. 348º—Si una nave abordase a otra por culpa propia, negligencia o impericia del Capitán, Piloto o cualquier individuo de la dotación, el Armador de la nave abordadora indemnizará los daños y perjuicios causados, previa tasación pericial.

Art. 349º—

a) Si el abordaje fuese imputable a ambas naves, cada una soportará su propio daño y ambas responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargas.

b) La disposición del inciso anterior es aplicable al caso en que no pueda determinarse cual de las naves ha sido la causante del abordaje.

Art. 350º—Todo Capitán es responsable de las averías que su nave ocasione, siempre que sea por mala maniobra o por cualquier otra causa de índole parecida. Si la nave hubiese zarpado, el Agente quedará sujeto a las responsabilidades de las reclamaciones.

Art. 351º—

a) Las Capitanes de Puerto, instruirán, con la mayor prontitud, un sumario destinado a examinar si el siniestro fue motivado por impericia, descuido punible, impru-

dencia o malicia, o si lo fue casual o de fuerza mayor, sin descender a valorizarlo, ni mezclarse en la cuestión reparación del daño, lo cual es objeto del Código de Comercio. Servirá de cabeza de proceso, las protestas de los interesados.

b) Con el objeto antedicho, se constituirán en el lugar del siniestro, si para esto hubiere lugar, y después de examinar los Diarios de Navegación y de Máquinas, cuando sea necesario, recibirán las declaraciones del Capitán, Oficiales, o personas que aparezcan responsables, y la de los pasajeros y tripulantes, inquiriendo, según el caso, el día y la hora, la forma cómo se produjo, su causa, la altura en que se hallaba el buque, el rumbo que llevaba, el estado del mar y del viento, las maniobras y medios empleados para salvarlo o para evitar el accidente; y, si fuese incendio, el punto del buque donde principió, la persona a quien se atribuya, y cuanto fuere necesario conforme a sus conocimientos marineros, para la más cabal apreciación del hecho.

c) Cuando se produzca un siniestro marítimo en un Puerto Menor o Caleta, el sumario respectivo, será efectuado por el Oficial de Marina, Capitán de Puerto Mayor a cuya jurisdicción pertenece el Puerto menor o caleta donde hubiera tenido lugar el siniestro.

NOTA.—El inciso (c) ampliado por D.S. Nº 4 del 16-8-64.

Art. 352º—

a) Concluído el sumario, el Capitán de Puerto emitirá su dictamen a continuación, y elevará todo lo actuado al Juez de Derecho, si este lo solicitara, o cuando existe causa suficiente, en cuyo caso pondrá también a su disposición a los que considere culpables del hecho.

b) Junto con el sumario, deberán remitirse los Diarios de Bitácora y de Máquinas si el caso lo requiere. El hecho de no haber salvado el Capitán estos libros, pudiendo haberlo verificado, se considerará como una grave circunstancia, que se hará constar en el dictamen.

c) Del sumario y del dictamen se sacará, siempre, dos copias, una de las cuales quedará en el archivo, remitiéndose la otra al Director de Capitanías.

Art. 353º—Cuando resultare culpable del siniestro el Capitán de un buque mercante nacional, la autoridad marítima al emitir su dictamen, puede solicitar del Director de Capitanías, aplique a aquél la pena de suspensión del mando, por el tiempo que estime conveniente.

Art. 354º—Todo hombre de mar que se encuentre sometido a juicio para deslindar responsabilidades por causa de un siniestro, no puede embarcarse ni ejercer su profesión mientras el Juez competente no lo absuelva.

Art. 355º—Si como resultado del juicio que debe seguir el Juez de derecho, el Capitán u Oficiales fuesen condenados con arreglo al Código Penal, les será cancelado el título, quedando en consecuencia inhabilitados para mandar o tripular buques nacionales.

Art. 356º—Sin embargo de la prohibición contenida en el párrafo (a) del artículo 351º, los Capitanes de Puerto pueden interponer su autoridad y buenos oficios, por acuerdo y solicitación de las partes, a fin de valorizar el daño y fijar su reparación, en los casos de averías de poca importancia, ocasionadas por colisiones u otros siniestros.

CAPITULO X

DEL ARMADOR O NAVIERO, Y SU AGENTE

Art. 357º—

a) Se llama Armador al que prepara y dota a la nave con todos los elementos necesarios para salir a viaje; el Armador puede o no ser el propietario.

b) Salvo declaración en contrario, seguirá siendo considerado como Armador en subsiguientes viajes, el que preparó la nave para el primer viaje.

c) En el puerto de matrícula debe haber siempre un representante del propietario o Armador.

Art. 358º—Toda nave nacional o extranjera debe tener un agente o consignatario en todos los puertos donde arribe; dicho Agente será el responsable de las obligaciones que la nave contraiga.

Art. 359º—El propietario, Armador o Agente son responsables ante las autoridades marítimas del pago de las multas impuestas al Capitán u Oficiales de la nave en el ejercicio de sus funciones, por infracciones o falta contra lo estipulado en este Reglamento.

Art. 360º—Es deber del Capitán de Puerto no entregar los despachos de salida a cualquier nave de la marina mercante ya sea nacional o extranjera, cuando su propietario, Armador o Agente rehuse pagar los derechos a que las naves están afectas.

Art. 361º—

a) El hecho de naufragio de una nave mercante nacional, no exime al propietario, Armador o Agente, de la responsabilidad del mantenimiento de la dotación en el puerto a que arribe, del pago de sus haberes, y de la repatriación de todo el personal, salvo aquellos tripulantes que por propia voluntad decidieron quedarse, lo cual se hará constar ante el Cónsul del Perú.

b) Igual obligación tendrán los propietarios, Armadores o Agentes, cuando se trate de avería que imposibilite a la nave para seguir navegando y obligue a su venta judicialmente.

CAPITULO XI

DEL REGISTRO DE ARMADORES Y AGENTES MARITIMOS

Art. 362º—Toda persona que ejerza profesión u oficio en los buques de la Matrícula Nacional o en jurisdicción de la autoridad marítima o que por razón de sus funciones tenga relación directa con ésta, que requiera ser reconocida, deberá inscribirse en el Registro de la Capitanía de Puerto, sin cuyo requisito no se le reconocerá para poder desempeñarse.

Art. 363º—El Registro que llevará la Capitanía del Puerto comprenderá además de la matrícula del personal de la Marina Mercante; los Registros de:

a) Armadores o Navieros
b) Agentes Marítimos.

Art. 364º—Para inscribirse en el Registro respectivo y ser reconocido por la autoridad marítima como Armador o Naviero se requiere la simple solicitud de inscripción, debiendo el recurrente acompañar los documentos legales que le acrediten como tal.

Art. 365º—A todo Armador inscrito en el Registro respectivo, la Capitanía le entregará con cargo, un carnet que llevará la fotografía y firma del interesado. Este documento servirá a los mismos para hacerse reconocer como tales ante la autoridad marítima.

Art. 366º—Los Armadores deberán comunicar a la Capitanía de Puerto sus domicilios reales en la localidad de su ejercicio y los cambios de domicilio cuando ocurran. Deberán asimismo registrar su firma.

Art. 367º—No se dará trámite a ninguna solicitud de Armador o Naviero, sin que éstos figuren inscritos en el Registro correspondiente.

Art. 368º—Para inscribirse en el Registro respectivo y ser reconocido por la autoridad marítima para ejercer las funciones de Agente Marítimo se requiere presentar los documentos legales que lo acrediten como tal.

Art. 369º—A todo Agente Marítimo inscrito en el Registro de la Capitanía, ésta le entregará con cargo, un carnet que llevará la fotografía y firma del interesado; dicho documento servirá a los mismos para hacerse reconocer como tales ante la autoridad marítima.

Art. 370º—Los Agentes Marítimos deberán comunicar a la Capitanía de Puerto sus domicilios reales en la localidad de su ejercicio y los cambios de domicilio cuando ocurran. Deberán asimismo registrar su firma.

Art. 371º—No se dará trámite a ninguna solicitud de Agente Marítimo sin que éstos figuren inscritos en el Registro correspondiente.

SEGUNDA PARTE

DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

TITULO VI

MARINA MERCANTE

CAPITULO I

CONSTITUCION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Art. 372º—Constituyen la Marina Mercante Nacional:

a) Las embarcaciones peruanas que no pertenezcan a la Marina de Guerra Nacional.

b) El personal marítimo inscrito en las Capitanías.

Art. 373º—La Marina Mercante Nacional constituye la Reserva Naval. El Estado puede requisar el material y movilizar o emplear el personal en casos de guerra nacional o calamidad pública.

TITULO VII

DEL MATERIAL DE LA MARINA MERCANTE

CAPITULO I

DE LA CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES

Art. 374º—Las construcciones navales que se efectúen en el país estarán bajo fiscalización técnica del Ministerio de Marina.

Art. 375º—Antes de iniciarse la construcción de una embarcación deben ser aprobados los planos generales por el Ministerio de Marina.

Art. 376º—La construcción de embarcaciones, cualquiera que sea su tonelaje, será autorizada por la Dirección de Capitanías, mediante licencia. Para este fin, el propietario o su representante legal presentará una solicitud ante la Capitanía del Puerto, en la que constará el nombre del constructor o astillero donde va a ser hecha la construcción: navegación a la que se destinará la embarcación; material empleado en el casco; medios de propulsión; características principales y demás datos explicativos; adjuntándose a la misma dos copias de los planos a escala conveniente para la debida apreciación de los detalles de construcción. La Capitanía de Puerto elevará la solicitud a la Dirección de Capitanías, la que previo informe del Servicio Industrial de la Marina, otorgará o denegará la licencia que se solicita.

Art.377º—Se establece la siguiente tarifa de derecho para la aprobación de plano general para construcción de buques:

Valor Estimado de la Obra	Aprobación de plano general
10,000.00	1,000.00
20,000.00	1,000.00
50,000.00	1,300.00
100,000.00	1,800.00
150,000.00	2,500.00
300,000.00	3,000.00
400,000.00	4,000.00
500,000.00	5,000.00
750,000.00	7,000.00
1'000,000.00	8,000.00
1'500,000.00	10,000.00
2'000,000.00	12,000.00
3'000,000.00	16,000.00

NOTA.—Tarifa aprobada por D.S. Nº 17 del 9 Marzo 1962.

Art. 378º—Cualquier proyecto de modificación de la estructura o maquinaria de un buque debe ser previamente aprobado por la Dirección de Capitanías en resguardo de su seguridad.

Art. 379º—Para el estudio de un proyecto de modificación particular de un buque, se cobrarán honorarios que se establecerán de acuerdo con las circunstancias y teniendo como tope los derechos de tarifa señalados para la aprobación de un plano general.

CAPITULO II

DE LA CLASIFICACION DE EMBARCACIONES

Art. 380º—El término "embarcación" empleado en este Reglamento, comprende toda construcción susceptible de locomoción en el agua, cualesquiera que sean sus características.

Art. 381º—Las embarcaciones nacionales son clasificadas por las Capitanías, observando lo establecido en este Reglamento.

Art. 382º—Las embarcaciones son clasificadas por CLASES, DIVISIONES, Y SUB-DIVISIONES, teniendo en cuenta:

a) Navegación a la que está destinada.

b) Sistema de propulsión.

c) Servicio al que va ser aplicada.

Art. 383º—La clasificación de las embarcaciones obedecerá a las instrucciones siguientes:

CLASE: NAVEGACION.

A.—De la Travesía

B.—De Cabotaje

C.—De Navegación Interior

D.—De Bahía.

DIVISION: PROPULSION.

1.—A Vapor

2.—A Motor

3.—A la Vela

4.—Sin propulsión propia

5.—A Remos.

SUB-DIVISION: APLICACION.

a) Embarcaciones de pasajeros y carga

b) Embarcaciones de pasajeros

c) Embarcaciones de carga

d) Embarcaciones para transporte de carbón.

e) Embarcaciones para transporte de combustible líquido (buques tanques).

f) Como remolcadores y de auxilio marítimo

g) De servicio portuario (dragas, chatas, pontones, grúas, cisternas, etc.).

h) De pequeño comercio

i) De deporte y recreo

j) De pesca

k) Para el servicio de pilotaje.

Art. 384º—Cuando la aplicación de cualquier embaración no encuadra en las SUB-DIVISIONES especificadas en el artículo 383º, se consultará a la Dirección de Capitanías.

Art. 385º—Son embarcaciones o naves de pasajeros las que tengan alojamiento adecuado y exclusivo para tranportar más de doce pasajeros y reúnan los requisitos exigidos por la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

Art. 386º—Son embarcaciones de carga las que no llenan los requisitos del artículo anterior.

Art. 387º—Son buques de travesía los destinados al transporte de pasajeros o carga entre puertos peruanos y extranjeros. Son buques de cabotaje los destinados al transporte de pasajeros o carga entre puertos mayores, menores y caletas habilitadas de la República y entre éstos y los puertos fluviales del Oriente Peruano.

Son embarcaciones de bahía las dedicadas a cualquier faena marítima en el interior de los puertos.

Art. 388º—Denomínase pesquera a la embarcación destinada exclusivamente a la pesca.

Art. 389º—

a) Las embarcaciones de pesca se clasifican en 3 categorías, de acuerdo con su tonelaje.

b) Las embarcaciones hasta 20 tons., brutas se consideran como embarcaciones pesqueras de bahía.

c) Las embarcaciones de 20 hasta 400 tons., brutas se consideran como embarcaciones pesqueras de cabotaje.

d) Las embarcaciones de tonelaje de 400 tons., brutas se consideran como embarcaciones pesqueras de travesía.

Art. 390º—Se denomina remolcador a toda embarcación que tenga dispositivos especiales para tomar y largar remolque, con una capacidad de bodega inferior al triple del volumen de su compartimiento de máquinas y calderas y que tenga una potencia de propulsión capaz de poder remolcar una embarcación por lo menos de su mismo tamaño (tamaño expre-

sado por el producto de su eslora máxima, por su manga máxima y por el puntal hasta la cubierta superior), a una velocidad superior a cinco millas por hora.

Art. 391º—

a) Se denominan chatas las embarcaciones habitadas permanentemente, ancladas en el puerto y que carecen de medios de propulsión.

b) Se denominan pontones los buques retirados de la navegación y fondeados permanentemente en el puerto.

Art. 392º—

a) Son embarcaciones de recreo las destinadas a actividades que no tengan carácter comercial o industrial y que están dedicadas a excursiones de placer.

b) Las embarcaciones de recreo se clasifican por su tonelaje en la forma establecida para las embarcaciones de pesca en el artículo 389º.

Art. 393º—La embarcación será clasificada después de haber verificado en visita o inspección, si la misma satisface a las exigencias para el fin al que está destinada, teniendo en consideración la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

Art. 394º—La clasificación de una embarcación podrá ser alterada:

a) Mediante requerimiento del propietario, justificando el motivo.

b) Por determinación de la Dirección de Capitanías cuando fuese constatada cualquier irregularidad en la clasificación.

Art. 395º—En los registros de propiedad marítima y en los libros de inscripción serán hechas las anotaciones referentes a la clasificación adoptada, así como en los registros y en los títulos de inscripción.

Art. 396º—La Conferencia de Telecomunicaciones y de Radiocomunicaciones de Atlantic City, 1947, clasifica las esta-

ciones radiotelegráficas de las naves en razón del servicio que efectúan, en:

a) Estaciones de primera categoría: las que mantienen un servicio continuo.

b) Estaciones de segunda categoría: las que mantienen un servicio de duración limitada.

c) Estaciones de tercera categoría: las que mantienen un servicio cuya duración es menor que las de segunda categoría.

Art. 397º—Estando el Perú adherido al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y la Conferencia de Atlantic City, clasifica a las embarcaciones mercantes nacionales de pasajeros y cargo dentro de las categorías mencionadas en el artículo anterior y de acuerdo con su tonelaje, en la siguiente forma:

PRIMERA CATEGORIA:

a) Embarcaciones de pasajeros de 3,000 o más toneladas (tonelaje bruto).

b) Embarcaciones de carga de 5,500 o más toneladas (tonelaje bruto). Ambas con servicio permanente de guardia en el mar y con la dotación de un radiotelegrafista de 1ra. clase y dos radiotelegrafistas de 2da. ó 3ra. clase.

SEGUNDA CATEGORIA:

a) Embarcaciones de pasajeros de 1,500 a 3,000 toneladas (tonelaje bruto).

b) Embarcaciones de carga de 3,000 a 5,500 toneladas (tonelaje bruto). Ambas con servicio de guardia de 16 horas, distribuídas como sigue (mientras navegan en la parte Oriental del Océano Pacífico):

Hora de Zona	Hora de Greenwich
0700 a 1300	1200 a 1800
1500 a 1700	2000 a 2200
1900 a 2100	0000 a 0200
2300 a 0500	0400 a 1000

y con dotación de un radiotelegrafista de 1ra. ó 2da. clase y un radiotelegrafista de 2da. ó 3ra. clase.

TERCERA CATEGORIA:

a) Embarcaciones de pasajeros de 500 a 1,500 toneladas (tonelaje bruto).

b) Embarcaciones de carga de 1,500 a 3,000 toneladas (tonelaje bruto). Ambas con 8 horas de servicio de guardia en la mar distribuídas como sigue mientras naveguen en la parte Oriental del Océano Pacífico:

Hora de Zona	Hora de Greenwich
0700 a 0900	1200 a 1400
1100 a 1300	1600 a 1800
1500 a 1700	2000 a 2200
1900 a 2100	0000 a 0200

y con dotación de un radiotelegrafista de 2da. clase.

Art. 398º—De acuerdo con el citado Convenio de Seguridad de la vida humana en el mar, los trasmisores deben tener un alcance mínimo de 100 millas.

Art. 399º—Las embarcaciones de pasajeros menores de 500 toneladas (tonelaje bruto) y mayores de 100 (bruto) que hacen tráfico de cabotaje en las costas Peruanas, deberán instalar un equipo de emergencia para emitir la señal de socorro en caso necesario.

CAPITULO III

DE LAS EMBARCACIONES PERUANAS. — REQUISITOS PARA SU NACIONALIZACION

Art. 400º—Son Peruanas las embarcaciones mercantes inscritas en los registros de la Marina Mercante Nacional que navegan sujetándose a las Leyes de la República.

Art. 401º—Para que una nave mercante sea inscrita en los Libros Registros de la Marina Mercante Nacional, deberá llenar los siguietes requisitos:

a) Ser propiedad de ciudadanos Peruanos

b) Tener Capitán, Oficiales y Tripulación Peruanos

c) Si la nave perteneciese a alguna Sociedad, el capital de ésta deberá ser de propiedad de ciudadanos Peruanos por lo menos en sus tres cuartas partes, aplicándose la regla establecida en el inciso (a), y si dicho capital estuviese representado por acciones, las tres cuartas partes de éstas deberán ser nominativas. Además el Gerente deberá ser ciudadano Peruano.

Art. 402º—Se considerará como embarcaciones mercantes Peruanas las que reúnan las condiciones siguientes:

a) Ser de propiedad de Peruano

b) Ser de propiedad de sociedad o empresa constituída conforme a las leyes del país y con domicilio en la República.

c) Las encontradas en abadono en alta mar por ciudadanos Peruanos o en aguas territoriales del país.

d) Las confiscadas por contravenir las leyes de la República.

e) Las incautadas, expropiadas o requisadas de acuerdo con las leyes respectivas.

f) Las declaradas buena presa por los Tribunales Nacionales de Presas.

g) Las construídas en la República para sus servicios.

h) Las construídas o adquiridas en el extranjero por orden y cuenta de Peruanos, o a solicitud de los mismos.

i) Todas aquéllas que, por disposición de las leyes del país, deban reputarse como embarcaciones mercantes nacionales.

Art. 403º—Las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior, para enarbolar la Bandera Peruana, deberán ser matriculadas; comprobándose previamente las condiciones en que se encuentran consideradas.

NOTA.—Modificado por D.S. 019- del 1-12-70.

Art. 404º—Las embarcaciones Peruanas pierden su nacionalidad en los casos siguientes:

a) Las que se vendan a ciudadanos, entidad o gobierno extranjero.

b) Cuando sus dueños dejasen de ser Peruanos

c) Por haber sido confiscado en el extranjero

d) Por haber sido declaradas buena presa por el Tribunal Internacional de Presas.

e) Por pérdida de la embarcación

f) Por haber transcurrido dos años sin tener noticias de la embarcación.

Art. 405º—Aparte de las causales establecidas en el anterior artículo, serán canceladas de los registros de embarcaciones nacionales todas aquellas dedicadas al tránsito ilícito en el extranjero o cuyos dueños infrinjan lo establecido por las leyes de la República y por este Reglamento, sin perjuicio de las responsabilidades siguientes:

Art. 406º—Todo buque mercante para enarbolar la bandera del Perú y acogerse a los beneficios y franquicias que el Estado acuerda a las embarcaciones Peruanas, debe estar nacionalizado.

Los documentos que comprueben la nacionalidad Peruana son:

1º—La Patente o Pasavante de Navegación

2º—El Certificado de Matrícula; y

3º—El Rol de Tripulación.

Art. 407º—Se llama Patente de Navegación Mercantil el certificado que entrega el Supremo Gobierno a las embarcaciones de mayor porte (mayores de 100 toneladas de registro) en el cual se indica su nacionalidad peruana, nombre, características principales, propietarios, copropietarios, y facultad que se otorga para navegar en todos los mares.

La Patente de Navegación es definitiva, mientras la nave no cambie de nombre, propietario, o reciba en su casco o maquinaria modificaciones sustanciales que hagan variar sus características en general, medios de propulsión o cualquier circunstancia que altere los certificados de arqueo.

Art. 408º—Se llama Pasavante de Navegación Mercantil, el certificado que otorga el Director de Capitanías, a las embarcaciones de menor porte (menores de 100 toneladas de registro), con el fin de indicar su nacionalidad peruana y facultarla para navegar libremente tan sólo dentro del litoral nacional, sin poder salir al extranjero.

El Pasavante tendrá duración de cuatro años, pasados los cuales el propietario solicitará por escrito su habilitación por otro período igual de tiempo; habilitación que se hará en el mismo documento.

Art. 409º—Se llama Pasavante Provisional, el certificado otorgado por el Director de Capitanías a las embarcaciones de mayor y menor porte, cuyos expedientes de nacionalización se encuentren tramitándose, y con el fin de que la nave pueda salir a viaje. Esta clase de Pasavantes podrán también ser otorgados por los Cónsules del Perú en el extranjero, con el fin de facultar a las naves compradas fuera del país, para dirigirse al Callao a nacionalizarse.

El pasavante Provisional sólo tiene como duración el tiempo que demore el viaje redondo de la embarcación en el caso de ser otorgado por el Director de Capitanías; y, el del viaje directo al Callao, cuando sea otorgado por el Cónsul del Perú.

Art. 410º—Se llama Matrícula el certificado otorgado por el Capitán de Puerto acreditando que la embarcación queda inscrita en el puerto.

Art. 411º—Se llama Rol de Tripulación el documento firmado por el Capitán y Contador de la nave y visado por el Capitán de Puerto de origen, en el que se indica nombres, empleo a bordo, nacionalidad y sueldo de los tripulantes de la nave.

Art. 412º—Los documentos acabados de definir serán iguales a los modelos anexos.

CAPITULO IV

PROCEDIMIENTO PARA LA NACIONALIZACION DE EMBARCACIONES

Art. 413º—

a) Para nacionalizar una nave de mayor porte, el Armador o Propietario o su representante legal presentará una solicitud al Presidente de la República, por conducto de la Dirección de Capitanías, pidiendo la nacionalización.

b) Si la nave es de menor porte, la solicitud será presentada al Director de Capitanías.

Art. 414º—La solicitud irá acompañada de los siguientes documentos:

a) Título o documento de propiedad de la nave.

b) Documentos que prueban poseer los requisitos de nacionalización exigidos en el artículo 401º

c) Fianza de Bandera.

d) Cuando haya apoderado del propietario, un testimonio de poder.

e) Declaración de los datos designados en el artículo 441º

f) Pasavante Provisional, otorgado por el Cónsul del Perú, si la nave ha sido comprada en el extranjero.

g) Patente y matrícula anterior.

h) Cuando sea una Sociedad la propietaria, copia certificada de sus ~~estudios~~. estatutos

i) Poder otorgado por la Sociedad propietaria al firmante de la solicitud.

Art. 415º—En el caso de naves que hayan sido construídas en el Perú para el propietario que las nacionaliza, se acompañará el documento otorgado por el constructor, detallando la clase de embarcación, material empleado y costo de la misma.

Art. 416º—La Fianza de Bandera es un documeto público por el cual el fiador se hace responsable por la mitad del valor del buque, en caso de que se haga mal uso de la bandera.

Art. 417º—

a) La escritura de Fianza de Bandera se extenderá ante un Notario Público de la República. En la región fluvial y lacustre, la escritura se podrá extender ante un Notario Público de la República, con residencia en Iquitos, Puerto Maldonado o Puno.

b) La Fianza de Bandera, será otorgada por entidad comercial o bancaria, o por propietario que afecte hipotecariamente bienes bastantes.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 017 del 30-10-70.

Art. 418º—En el caso de pedirse la nacionalización de una nave que va a ser matriculada en puerto marítimo que no sea el Callao, la escritura de fianza de Bandera será otorgada ante Notario Público de la República.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 017 del 30-10-70.

Art. 419º—Presentado el recurso de nacionalización con los documentos respectivos, el Director General de Capitanías y Guardacostas pedirá informe al Asesor Jurídico sobre la validez legal de los documentos que lo forman, así como sobre el cumplimiento de los requisitos de nacionalización exigidos por la Ley y por este Reglamento.

El plazo máximo para la terminación del proceso de nacionalización de naves extranjeras es de 180 días a partir de la fecha en que se inicia dicho trámite.

Si el Armador o propietario de la nave no subsana las omisiones o absuelve oportunamente las atingencias que se le hubieren comunicado, abonará una multa de S/. 10,000.00, por cada 30 días de demora sobre el plazo arriba indicado, debiendo hacerla efectiva en el Banco de la Nación, a la cuenta "Construcción Locales de Capitanías".

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 019 del 1-12-70.

Art. 420º—

a) Expedido el informe del Asesor Jurídico, si éste no hubiese hecho observación alguna, el Director General de Capitanías y Guardacostas dispondrá el reconocimiento, arqueo y tasación de la nave, por el Servicio Industrial de la Marina.

b) El Servicio Industrial de la Marina efectuará las inspecciones reglamentarias y emitirá su informe dentro de los 30 días de recibida la documentación acompañado por cuadruplicado, los cuadros de arqueo tasación reconocimiento y de línea de carga, así como los respectivos certificados.

c) Si la nave no se encuentra en el Callao o no puede venir para ser inspeccionado dentro del plazo señalado en el inciso precedente, el armador o propietario se obligará a pagar los pasajes y gastos de viaje del inspector que designe el Servicio Industrial de la Marina al lugar en que se encuentre la nave.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 019 del 1-12-70.

Art. 421º—El Director de Capitanías elevará el expediente al Secretario General de Marina, cuando la nave que va a matricularse sea de mayor porte.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 018 del 13-11-72.

Art. 422º—De acuerdo con lo actuado en el expediente de nacionalización, el Supremo Gobierno, expedirá la Patente de Navegación Mercantil. Se tomará nota de dicho documento en las oficinas respectivas de los Ministerios de Marina y de Economía y Finanzas.

Art. 423º—Si la nave es de menor porte, el Director de Capitanías expedirá el Pasavante, de conformidad con el informe del Servicio Industrial de la Marina.

Art. 424º—

a) La Dirección de Capitanías inscribirá el buque en el Libro de Registro de Naves de la Marina Mercante Nacional.

b) Libro Registro, es un Libro donde se registrará las Patentes o Pasavantes de las naves mercantes nacionales.

c) Copia de la inscripción será remitida al Capitán de Puerto de matrícula del buque, junto con los documentos que se indican después.

Art. 425º—La Patente o Pasavante, junto con los certificados que se indica en el artículo anterior, será remitida por la Dirección de Capitanías al Capitán de Puerto donde la nave va a ser matriculada, a fin de que ella sea entregada al propietario.

Art. 426º—Cuatro ejemplares de cada certificado deben acompañar la Patente o Pasavante; uno de ellos destinado para el propietario de la nave, otro para el archivo de la Capitanía del Puerto de matrícula, el tercer ejemplar será enviado al Secretario General de Marina y el cuarto quedará con el expediente de nacionalización, para ser archivado con él, en la Dirección de Capitanías.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 018 del 13-11-72.

Art. 427º—En posición de la Patente o Pasavante, el propietario hará inscribir su nave en el Registro Mercantil de Buques.

Art. 428º—Efectuada la inscripción, el propietario solicitará por escrito de la Capitanía de Puerto, la matrícula de la nave.

Art. 429º—Toda nave provista de Patente o Pasavante que altere sus características o medios de propulsión, deberá iniciar nuevamente su expediente de nacionalización.

Art. 430º—Cuando una nave cambie de dueño, deberá solicitarse nueva Patente o Pasavante, y éstos le serán otorgados siempre que se llenen los requisitos consignados en el artículo 414º, con excepción del arqueo y tasación de la nave y que no se haya cambiado sus características en forma que afecte a su tonelaje o medios de propulsión.

Art. 431º—Cuando una nave que esté siguiendo su expediente de nacionalización, tuviera necesidad de salir a viaje, estando en tramitación la entrega de su Patente, podrá presentar una solicitud al Director de Capitanías, pidiendo se le otorgue un Pasavante Provisional.

CAPITULO V

DE LA MATRICULA DE LAS EMBARCACIONES

Art. 432º—Toda embarcación nacional, de cualquier porte, para poder navegar libremente, dentro y fuera de las aguas de la República, debe estar matriculada.

Art. 433º—Habrá dos clases de matrícula; una para embarcaciones de alta mar, así como para las fluviales y lacustres; y otra para embarcaciones de bahía.

Art. 434º—

a) La matrícula de las embarcaciones de alta mar, así como las fluviales y lacustres, podrá efectuarse, únicamente en las Capitanías de los siguientes puertos:

Callao
Iquitos
Puno.

b) De acuerdo con el desarrollo de la navegación y las necesidades locales, el Ministerio de Marina, extenderá esta facultad a otras Capitanías.

c) Las embarcaciones menores de 50 tons., de registro neto y que naveguen únicamente a la vela podrán matricularse en los puertos de Eten y Pimentel.

Art. 435º—Las matrículas de las embarcaciones nacionales de alta mar así como para las fluviales y lacustres, se clasifican en:

a) Matrículas para embarcaciones de mayor porte (mayores de 100 toneladas de registro neto).

b) Matrícula para embarcaciones de menor porte (100 ó menos toneladas de registro neto).

Art. 436º—Toda embarcación de alta mar, fluvial o lacustre de mayor porte, deberá ser inscrita en el Registro Mercantil de Buques, antes de ser matriculada. La inscripción será hecha en vista de la Patente o Pasavante respectiva.

Art. 437º—Las embarcaciones menores de 20 toneladas brutas, no están obligadas a inscribirse en el Registro Mercantil.

Art. 438º—La matrícula de las embarcaciones de bahía se hará en las Capitanías de cualquier puerto marítimo, fluvial o lacustre de la República donde sus propietarios residan o mantengan alguna actividad de trabajo portuario.

Art. 439º—La matrícula de las embarcaciones menores de cinco toneladas constituye título de propiedad.

Art. 440º—

a) Las Capitanías de Puerto mayores y menores de la República, llevarán el Libro de Matrícula de Embarcaciones de Bahía que establece el artículo 266º.

b) La expedición de las matrículas se harán con sujeción a las disposiciones de los artículos 265º, 266º, 274º y 275º.

Art. 441º—Las Capitanías de Puerto del Callao, Iquitos y Puno llevarán un Libro de Matrícula para las embarcaciones, donde se anotará el nombre de las mismas y de sus propietarios; su profesión o industria y domicilio; sistema de propulsión; eslora; manga, puntal; tonelaje bruto y de registro; calado máximo; número de palos y clase de aparejo; número de cubiertas; formas de proa y popa; lugar y año de construcción; servicio al que se le destina; nombre del constructor; así como anterior nacionalidad y propietario, si los tuvo. Se anotarán además la fecha y número de inscripción en el Registro Mercantil; fecha de expedición de la Patente o el Pasavante; número de pasajeros de cada clase que pueda llevar; número de hombres de la dotación; máquina, tipo y fuerza de caballos nominales o efectivos, su constructor; cal-

deras, número y tipo, presión de régimen, combustible empleado, constructor; capacidad de carboneras o de tanques de combustible. Se anotará finalmente el valor de la embarcación, y el indicativo de llamada que le corresponde por el Código Internacional de Señales.

Art. 442º—

a) La solictud de matrícula será presentada al Capitán de Puerto, por el propietario del buque o su apoderado legal; acompañando la Patente o Pasavante y el Certificado de inscripción en el Registro Mercantil de Buques.

b) El Capitán de Puerto ordenará la inscripción del buque en el Libro de matrícula respectivo en vista de estos documentos y una vez efectuada expedirá la Matrícula, la cual será entregada al propietario del buque junto con los documentos siguientes:

Patente o Pasavante de Navegación;
Certificado de Arqueo;
Certificado de Línea de Carga;
Certificado de Seguridad;
Certificado de Seguridad Radiotelegráfica;
Certificado de Excepción.

Art. 443º—

a) Ninguna embarcación nacional podrá cambiar de nombre, sin autorización de la Capitanía de Puerto, donde estuviere inscrita.

b) Si la embarcación es mayor de 20 toneladas brutas, la autorización deberá ser dada por la Dirección de Capitanías.

c) El cambio de nombre sólo será autorizado cuando haya cambio de propietario, alteraciones sustanciales en su estructura y máquina, o cuando haya igualdad de nombre con otra embarcación inscrita en el Registro Mercantil o matriculada en las Capitanías de la República.

Art. 444º—Cuado se trata de embarcaciones obligadas a inscripción en el Registro Mercantil el cambio del nombre será registrado en esa oficina, por el propietario o apoderado, quien

presentará el testimonio del Registro a la Capitanía de Puerto de matrícula, para su anotación en el Libro de Matrícula respectivo.

Art. 445º—Cuando el dueño de una embarcación de bahía quiera trasladar la matrícula de ella a otro puerto, deberá solicitar de la Capitanía de origen la cancelación de la misma. Dicha autoridad hará la anotación: "Por pasar a otro puerto". El interesado presentará la matrícula cancelada al Capitán de Puerto donde va a ser inscrita; y éste, sin otro requisito que el de la presentación del recibo que acredite haber cancelado los derechos que pudieran corresponderle según tarifa, otorgará la nueva matrícula, archivando la cancelada.

CAPITULO VI

DEL RECONOCIMIENTO O INSPECCION DE EMBARCACIONES

Art. 446º—Los reconocimientos o inspecciones dispuestos por este Reglamento tienen por objeto verificar las condiciones de navegabilidad de los buques mercantes nacionales, así como el mantenimiento de las condiciones necesarias para la seguridad de la vida humana en el mar.

Art. 447º—Se entiende por reconocimiento o inspección la verificación de las condiciones de la estructura, maquinaria y equipo del buque al ingresar a la Marina Mercante Nacional; así como la constatación periódica de dichas condiciones en las épocas fijadas por este Reglamento y cuando eventualmente lo dispongan las Capitanías del Callao, Iquitos y Puno.

Art. 448º—Los reconocimientos serán efectuados por el Servicio Industrial de la Marina en el Arsenal Naval del Callao, y por las Capitanías de Iquitos y Puno.

Art. 449º—Los reconocimientos de las embarcaciones menores de 50 toneladas, que naveguen únicamente a la vela, matriculadas en los puertos de Eten y Pimentel, serán efectuados por las Capitanías de los mencionados puertos.

Art. 450º—En el Callao, todos los reconocimientos de buques, arqueos, pruebas, inspecciones eventuales de avería, tasaciones, peritajes y confección de planos, serán efectuados por el Servicio Industrial de la Marina, de acuerdo con la siguiente tarifa:

NUEVA TARIFA PROPUESTA DE DERECHOS PARA INSPECCIONES U OTROS TRABAJOS EN BUQUES MERCANTES QUE EFECTUEN EL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

Tonelaje		Arqueo S/.	L.M.C. S/.	Inspec. Casco	Inspec. Máq.	Prueb. Máq.
Hasta	99	2,000	1,000	500	600	450
100 a	299	3,000	1,500	700	800	600
300 a	599	4,000	1,900	900	1,000	750
600 a	999	5,000	2,300	1,100	1,200	950
1000 a	2499	6,000	2,700	1,300	1,600	1,200
2500 a	4999	7,000	3,100	1,500	2,000	1,450
5000 a	7499	8,000	3,500	2,000	2,400	1,950
7500 a	9999	10,000	3,900	2,600	3,000	2,550
10000 a	11999	12,000	4,300	3,200	3,600	3,150
12000 a	13999	14,000	4,700	3,800	4,200	3,750
14000 a	15999	16,000	5,100	4,400	4,800	4,000

16000 a más.—Se cobrará de acuerdo con el trabajo y el tiempo tomando como mínimo la tarifa correspondiente a un buque de 14,000 toneladas.

NUEVA TARIFA PROPUESTA PARA EMBARCACIONES DE PESCA

	Aprobación de Planos		Inspec. 50% Avance de Construc.		Inspec. C. 100% Avance de Construc.		ARQUEO	L. M. C.
	Madera	Metal	Madera	Metal	Madera	Metal		
	S/.	S/.	S/.	S/.	S/.	S/.	S/.	S/.
Hasta de 70' de eslora	600	1,000	200	400	400	800	2,000	1,000
De 71' Hasta 120' eslora.	800	1,200	300	600	500	1,000	2,500	1,250

Las tarifas precedentes estarán sujetas a los siguientes recargos:

a) La tarifa por inspección se recargará con un 25% por cada día más de trabajo que ocasione el incumplimiento del armador o del personal del buque.

b) Cuando la prueba de máquinas no resulte satisfactoria, se volverá a aplicar esta tarifa por cada nueva prueba.

c) Para los yates o buques de deporte o de lujo, los derechos serán mayores en un 50% que los indicados anteriormente.

TARIFA DE INSPECCION Y EXPEDICION DE CERTIFICADOS

Tonelaje Grueso		Equipos de Seguridad	Seguridad de Construcción
500	599	S/. 2,700.00	S/. 1,900.00
600	999	3,100.00	2,300.00
1000	2499	3,500.00	2,900.00
2500	4999	3,900.00	3,500.00
5000	7499	4,300.00	4,400.00
7500	9999	4,700.00	5,600.00
10000	11999	5,100.00	6,800.00
12000	13999	6,100.00	8,000.00
14000	15999	6,600.00	9,200.00
16000	17999	7,000.00	10,700.00

TARIFA DE DERECHOS DE INSPECCIONES EVENTUALES DE AVERIAS, TASACION, PERITAJE, CONFECCION DE PLANOS Y APROBACION DE PLANOS PARA EMBARCACIONES DE MAYOR PORTE Y OBRAS PORTUARIAS

Valor Estimado de la obra		Inspec. Event.	Tasación	Peritaje	Confec Planos	Aprob. Planos
Hasta	10,000.00	250.00	250.00	350.00	1000.00	1000.00
	20,000.00	300.00	300.00	500.00	1500.00	1000.00
	50,000.00	400.00	500.00	1,000.00	2000.00	1300.00
	100,000.00	800.00	1,000.00	2,000.00	3500.00	1800.00
	150,000.00	1,200.00	1,500.00	3,000.00	6000.00	2500.00
	300,000.00	2,500.00	3,000.00	6,000.00	10000.00	3000.00
	400,000.00	3,500.00	4,000.00	8,000.00	14000.00	4000.00
	500,000.00	4,000.00	5,000.00	10,000.00	17500.00	5000.00
	750,000.00	5,000.00	6,000.00	12,000.00	22500.00	7000.00
	1'000,000.00	6,000.00	7,000.00	14,000.00	30000.00	8000.00
	1'500,000.00	7,000.00	8,000.00	18,000.00	37500.00	10000.00
	2'000,000.00	8,000.00	9,000.00	21,000.00	50000.00	12000.00
	3'000,000.00	10,000.00	12,000.00	25,000.00	75000.00	16000.00
	5'000,000.00	15,000.00	18,000.00	40,000.00	100000.00	20000.00
	7'000,000.00	18,000.00	25,000.00	50,000.00	122500.00	30000.00
	10'000,000.00	25,000.00	30,000.00	60,000.00	150000.00	40000.00

Art. 451º—Corresponde al Servicio Industrial de la Marina, en el Arsenal Naval del Callao;

a) Los reconocimientos o inspecciones de casco, máquinas y arqueo de las naves mercantes que van a nacionalizarse.

b) Los reconocimientos o inspecciones periódicas de casco y máquinas de las naves mercantes.

c) Los reconocimientos o inspecciones de casco y máquinas de las naves mercantes ordenados por la Dirección de Capitanías, a raíz de accidentes marítimos.

Art. 452º—Corresponde a las Capitanías del Callao, Iquitos y Puno los reconocimientos de cubierta de las naves mercantes de su matrícula.

Art. 453º—Los reconocimientos de embarcaciones de pesca, bahía y recreo, se verificarán semestralmente, durante los meses de Enero y Febrero en el primer semestre, Julio y Agosto en el segundo semestre, por las Capitanías de Puerto, de acuerdo con las disposiciones vigentes y los documentos reglamentarios. En el primer mes de cada semestre, lo pasarán las de matrícula impar y en el segundo mes la de matrícula par. Aquéllas que no pasaran el reconocimiento semestral dentro del período indicado, se les impondrá una multa de S/. 500.00 por el primer mes de atraso, S/. 1,000.00, por el segundo mes, y se les denegará el permiso de operación a partir del tercer mes de demora. NOTA.—Modificado por D.S. Nº 9 del 8 Junio de 1964.

Art. 454º—

a) Las pruebas de reconocimientos o inspecciones serán efectuadas con el buque en seco y a flote, las que se acreditarán con un certificado anual o semestral, respectivamente.

b) Los reconocimientos del inciso anterior serán efectuados en las épocas que soliciten los Armadores o propietarios de las embarcaciones dentro del mes anterior al vencimiento del plazo en que son válidos los certificados expedidos.

c) Los reconocimientos eventuales se efectuarán cuando la Capitanía de Puerto lo estime conveniente.

Art. 455º—El reconocimiento anual en dique para las naves mercantes, comprende en términos generales las verificaciones siguientes:

1) Casco en su obra viva y muerta; costura y remaches; línea de agua; marcas de calado; líneas de carga.
2) Válvulas de fondo y de aspiración de agua para los condensadores; planchas de zinc; bocinas de los ejes propulsores.
3) Timón, servomotor y guardines.
4) Estado de las cuadernas, principalmente bajo las calderas y máquinas propulsoras, dentro de las carboneras y de los tanques de lastre y de agua de reserva.
5) Doble fondos; tanques de lastre, de agua y de petróleo, carboneras, depósitos, tanques de colisión, túneles de los ejes propulsores.
6) Bodegas y pañoles de cadenas, de pintura y de cabos.
7) Anclas y cadenas.
8) Estanqueidas de las puertas de registro, puertas estancas y tapas de escotillas.
9) Calderas; presión máxima y de registro; regulado de las válvulas de seguridad; tuberías de vapor y de agua; manómetros; ventiladores de aire y bombas de petróleo; accesorios de los quemadores de petróleo.
10) Máquinas y motores auxiliares; condensadores; ejes propulsores.
11) Máquinas eléctricas e instalaciones, incluída la de emergencia.
12) Iluminación de emergencia.
13) Máquinas y cámaras frigoríficas; verificación de su capacidad.

Este reconocimiento será realizado estando el buque con la obra viva completamente limpia, de modo que el examen de las planchas del casco sea riguroso. Además deben estar limpios, aireados e iluminados todos los compartimientos internos.

Art. 456º—El reconocimiento semestral a flote, en términos generales, comprende las verificaciones siguientes, teniendo

en consideración el funcionamiento, estado de conservación y limpieza;

1) Calafateado de las cubiertas y superestructuras.
2) Limpieza e higiene de los compartimientos destinados a los pasajeros, tripulación y carga.
3) Estanqueidad, conservación y capacidad de las embarcaciones de salvamento; capacidad de balsas salvavidas.
4) Pescantes y aparatos para la maniobra de las embarcaciones.
5) Rapidez en el arriado de embarcaciones.
6) Mástiles; plumas; winches; cabrestantes.
7) Aparatos de gobierno y medios de trasmisión de órdenes tales como telégrafos, tubos acústicos, etc.
8) Red de inundación, de achique y de incendio; bombas de agua salada, mangueras y extinguidores portátiles.
9) Tuberías sanitarias.
10) Cocinas, panadería.
11) Estación radiotelegráfica
12) Plan de señales.
13) Agujas magnéticas; sextantes; cronómetros; sondas de mano.
14) Luces de navegación y de puerto.
15) Roles de abandono de buque, incendio y colisión.
16) Salvavidas circulares y chalecos salvavidas.
17) Documentos y libros exigidos por este Reglamento y por las Convenciones Internacionales, vigentes.

El reconocimiento a flote debe ser realizado estando la embarcación lista para levar.

Art. 457º—

a) Terminado el reconocimiento, los informes de cubierta, casco, y máquinas, serán elevados a la Dirección de Capitanías. Estos informes, en caso de estar conformes, serán asentados en el libro de inspecciones y reconocimientos, foliado, que llevará la Dirección de Capita-

nías. Una copia de dichos informes serán entregados al Armador del buque.

b) Cuando se trate de una embarcación de cabotaje, la Capitanía registrará el reconocimiento en otro libro especial para esta clase de embarcaciones.

c) En el caso de las embarcaciones de bahía y pesca, el resultado del reconocimiento quedará asentado en el talonario del certificado que se expida.

Art. 458º—

a) Todo buque de pasajeros, cualquiera que sea su tamaño, debe estar provisto de un equipo de radio, de acuerdo con las disposiciones del Art. 31º del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

b) Asimismo, deberán estar provistos de equipo de radio los buques de carga de 1,600 o más toneladas (tonelaje bruto), que hagan tráfico internacional.

c) Los reconocimientos de las naves de travesía nacionales para fines de la expedición del Certificado de Seguridad Radiotelegráfica y el Certificado de Dispensa, establecidos en el artículo 49º de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, serán efectuados por el Servicio de Comunicaciones Navales del Ministerio de Marina, el que informará a la Dirección de Capitanías el resultado del reconocimiento.

Art. 459º—Ninguna estación radiotelegráfica podrá ser establecida ni operada a bordo de las naves mercantes nacionales sin licencia expedida por el Servicio de Comunicaciones Navales del Ministerio de Marina.

Art. 460º—La Licencia de que trata el artículo anterior mencionará en forma clara, las características de la estación, incluyendo el nombre, el indicativo de llamada y la categoría de correspondencia pública; así como también de las instalaciones de emergencia.

Art. 461º—El Director de Capitanías, en vista de los informes favorables del Servicio Industrial de la Marina, de los de las Capitanías de Puerto y del Servicio de Comunicaciones

del Ministerio de Marina; expedirá los siguientes certificados:

A los buques de travesía:

a) Certificado de Línea de Carga.

b) Certificado de Seguridad.

c) Certificado de Seguridad Radiotelegráfica.

d) Certificado de Dispensa.

A los Buques de cabotaje:

a) Cerificado de Seguridad para la navegación en el litoral marítimo, y la navegación fluvial, o lacustre del territorio nacional.

b) Certificado de Línea de Carga.

A los buques que van a nacionalizarse:

Certificado de Arqueo, y los que le corresponda de acuerdo con los incisos anteriores.

Los Certificados serán expedidos de conformidad con los modelos del anexo.

Art. 462º—

a) Los Certificados de arqueo expedidos al nacionalizarse la embarcación, serán válidos mientras no se modifique la estructura o maquinaria de la misma, en forma que no altere sus caracteristicas.

b) Los Certificados de Línea de carga serán válidos por un período de cinco años, quedando sujetos a comprobación de "marca" en cualquier momento.

Art. 463º—

a) Si en la fecha de expiración del certificado de seguridad, una embarcación nacional de travesía no se encontrase en el Perú, la validez del certificado podrá ser prorrogada en el extranjero por el Cónsul Peruano, en el puerto donde se halle la nave. Tal prórroga no se concederá sino para que la embarcación pueda terminar su viaje con destino al Perú, y solamente cuando esa medida parezca oportuna y razonable. Esta pró-

rroga no podrá ser por un período mayor de cinco meses y no da derecho a salir de nuevo del país después de haber regresado él, sin renovar su certificado.

b) Por causas justificadas y a solicitud escrita del interesado, la Capitanía podrá prorrogar la validez del certificado de una embarcación de cabotaje, por un período improrrogable no mayor de treinta días. Esta solicitud deberá ser presentada con una anticipación de quince días al vencimiento del certificado vigente.

Art. 464º—

a) Los Certificados de Seguridad, expedidos a sus propias embarcaciones por Gobiernos extranjeros, contratantes o adheridos a la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, son válidos en el Perú.

b) Son igualmente válidos los certificados de seguridad que los Gobiernos extranjeros expidan a las embarcaciones nacionales de travesía a solicitud del Gobierno del Perú.

c) Lo son también los certificados de línea de carga expedidos a los buques nacionales por entidades extranjeras reconocidas o aceptadas por el Gobierno del Perú.

Art. 465º—En caso de averías en embarcaciones mercantes extranjeras, que sean de tal naturaleza que pongan en peligro la vida de los pasajeros y tripulantes, los Capitanes de Puerto no darán licencia de salida sin autorización previa de la Dirección de Capitanías. Para conceder dicha autorización, la Dirección de Capitanías pondrá en conocimiento del Cónsul del país a que pertenece la embarcación, a fin de que éste solicite la inspección de la nave, o bien afirme por escrito que la embarcación ha sido reparada y que bajo su responsabilidad puede hacerse a la mar sin peligro para los pasajeros y la tripulación. A falta de Cónsul en la localidad, dicha declaración podrá ser hecha por la autoridad consular más próxima a la jurisdicción del puerto.

Art. 466º—El aplazamiento de un reconocimiento o inspección podrá ser acordado por el Capitán de Puerto a solicitud escrita del interesado, siempre que haya razones justificadas para ello, pudiendo por tanto señalarse nueva fecha.

Art. 467º—Si el Servicio Industrial de la Marina encuentra necesaria la ejecución de alguna reparación o la adquisición de algún elemento, lo hará constar en su informe, indicando a la vez si dicha reparación o adquisición es indispensable para que el buque pueda navegar o si es compatible con la seguridad de la navegación conceder el plazo que señale en dicho informe.

Art. 468º—Si el Servicio Industrial de la Marina encuentra que el buque no se halla en condiciones de navegabilidad, por peligrar la vida de los pasajeros y tripulantes, lo declarará así en su informe, exponiendo al mismo tiempo las razones en que se funda. En este caso el Capitán de Puerto, no permitirá la salida de la embarcación mientras subsista la causa que lo motiva, comunicando al mismo tiempo esta disposición a la Dirección de Capitanías.

Art. 469º—Los fallos o decisiones de las Capitanías de Puerto pueden ser apelables ante el Director de Capitanías, dentro del plazo de tres días más el término de la distancia, cuando los propietarios de la embarcación residan fuera del Callao, o las embarcaciones se hallen matriculadas en puertos del litoral marítimo que no sea este último.

Art. 470º—En el reconocimiento e inspecciones técnicas reglamentarias de los buques, para la expedición de los certificados de navegación y seguridad, es obligatoria la presencia del Capitán, el Primer Ingeniero, el Contador y el Primer Piloto de la nave.

Cuando por razones de su tráfico comercial u otras de interés exclusivo de los armadores o propietarios de las naves, éstas no puedan ser revisadas en el Perú, dichos armadores o propietarios están obligados a sufragar, en cada caso, además de la tarifa normal de inspección, los gastos de viaje, como: pasajes de ida y vuelta, viáticos por estadía y honorarios del inspector que se designe para efectuar dicha inspección en el puerto extranjero que indiquen los interesados.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 019 del 1º Diciembre 1970.

Art. 471º—Las embarcaciones retiradas temporalmente del tráfico comercial por reparación o voluntad del propietario están exentas de los reconocimientos periódicos reglamentarios, debiendo éstos llevarse a cabo antes de ingresar de nuevo al servicio.

CAPITULO VII

DE LA COMPRA Y VENTA DE EMBARCACIONES

Art. 472º—

a) Las escrituras sobre transferencia y compra-venta de embarcaciones, cuyo contrato se celebre dentro de los límites del Departamento de Lima o Provincia Constitucional del Callao, se extenderán ante cualquier Notario Público de la República.

b) Las escrituras de la misma naturaleza que se otorguen en otro lugar, se protocolizarán ante cualquier Notario Público de la República, quien expedirá a los interesados los testimonios que soliciten.

NOTA.—Innecesaria su inclusión en virtud de lo dispuesto por D.S. Nº 017 30-10-70.

Art. 473º—Modificado por D.S. Nº 017 30-10-70

Art. 474º—

a) Cuando se trate de la compra de nave nacional o extranjera, en cualquier puerto del litoral que no sea el Callao, siempre que la nave vaya a usar o seguir usando la Bandera Nacional, la escritura de compra-venta puede celebrarse en dicho puerto, la que será presentada a la autoridad marítima para que ésta otorgue la licencia de salida, con la anotación especial de que la nave se dirige directamente al Callao con el exclusivo objeto de nacionalizarse. Si la nave transita en la región fluvial, llenará esta prescripción en el puerto de Iquitos.

b) El comprador seguirá, en el Callao o Iquitos, todas las diligencias de nacionalización especificadas en el Capítulo V del Título VII y acompañará a su recurso un testimonio legalizado de la escritura de compra-venta, así como la Patente y Matrícula anterior.

Art. 475º—Cuando se trate de compra de una nave nacional en puerto extranjero, que va a permanecer bajo la Bandera Peruana, la escritura de compra-venta se otorgará ante el Cónsul del Perú en el puerto en que rinda viaje. Dicho fun-

cionario consular procederá de acuerdo con el artículo 591º del Código de Comercio; y recogerá la Matrícula y Patente de la embarcación, las que remitirá al Ministerio de Relaciones Exteriores para que llegue a poder de las autoridades de Marina. La embarcación comprada deberá dirigirse al puerto del Callao, o al de Iquitos si es que va a realizar su tráfico únicamente en la región fluvial; para seguir en ellos el expediente respectivo, de acuerdo con las especificaciones de este Reglamento, debiendo el Cónsul otorgar a la nave materia del contrato de compra-venta, un Pasavante Provisional, para dirigirse directamente, según el caso, al Callao o a Iquitos.

Art. 476º—En el caso de compra de una nave extranjera fuera del país y que va a tomar nacionalidad Peruaa, intenvendrá el Cónsul del Perú para visar el certificado que debe poseer el comprador; acreditará dicho funcionario que ha sido cancelada la Patente y Matrícula extranjera, y otorgará el Pasavante Provisional a fin de que la nave pueda dirigirse al Callao o a Iquitos, según el caso, con el fin de seguir el expediente de nacionalización; remitiendo a la vez el testimonio del contrato de compra-venta en el cual ha intervenido como representante del Perú.

Art. 477º—

a) Para la venta de una nave nacional que va a cambiar de Bandera, debe previamente solicitarse autorización del Supremo Gobierno, quien oyendo a la Cámara de Comercio, la concederá o nó, en vista de las circunstancias de la enagenación y de la importancia que pueda tener para el tránsito marítimo, fluvial y lacustre de la República.

b) Las naves nacionales que cambien de propietario sin cambiar de Bandera, quedan exceptuadas de las prescripciones contenidas en el inciso anterior.

Art. 478º—Cuando se venda una nave nacional en cualquier puerto de la República y vaya a cambiar de Bandera, el Capitán de Puerto donde se realice el contrato de compra-venta, recogerá la Patente y la Matrícula de la embarcación, otorgando al comprador y vendedor en cambio de dichos documentos, un certificado que acredite la cancelación de la Patente y de la Matrícula, las que remitirá a la Dirección de Capitanías para su archivo y fines consiguientes.

Art. 479º—Si se trata de la venta de una nave Peruana en el extranjero que va a cambiar de nacionalidad con autorización del Supremo Gobierno, la escritura de compra-venta, se otorgará ante el Cónsul del Perú, quien procederá de acuerdo con el artículo 591º del Código de Comercio. Dicho funcionario además recogerá la Patente y la Matrícula, las que remitirá a la autoridad de Marina por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores, otorgando en cambio de dichos documentos, un certificado al comprador y vendedor, en el que conste que la Patente y Matrícula han sido canceladas. En este caso el Capitán de la nave está obligado a repatriar a la tripulación al puerto de la República, donde ella fue contratada.

Art. 480º—La hipoteca naval y los préstamos a la gruesa serán efectuados de acuerdo con el Código de Comercio.

Art. 481º—

a) La compra-venta de embarcaciones de bahía comprendidas entre 5 y 20 tons., brutas, será hecha por escritura ante Notario Público. De este hecho se dará cuenta por escrito al Capitán de Puerto acompañando testimonio de la escritura, a fin de hacer la anotación respectiva en el Libro de Matrícula de Embarcaciones de Bahía.

b) La compra-venta de embarcaciones menores de 5 tons., brutas, no requiere escritura pública, siendo suficiente la inscripción de la transferencia en el Libro de Matrícula de Embarcaciones de Bahía a solicitud escrita de los interesados.

CAPITULO VIII

DE LA NAVEGACION MERCANTE. — SU CLASIFICACION

Art. 482º—La navegación mercante se clasifica para los fines de este Reglamento en:

a) Navegación de Travesía.
b) Navegación de Cabotaje.
c) Navegación Interior.

Navegación de Travesía, es la efectuada entre puertos peruanos y extranjeros.

Navegación de Cabotaje, es la efectuada entre puertos mayores, menores y caletas habilitadas de la República y entre éstos y los puertos fluviales del Oriente Peruano.

Navegación Interior, la efectuada en las regiones fluviales y en la lacustre del territorio nacional.

Art. 483º—

a) La navegación de travesía puede ser efectuada por naves nacionales y extranjeras, con sujeción a las disposiciones del Código de Aduanas y a las de este Reglamento.

b) La navegación de cabotaje solamente es permitida a las naves nacionales y a las extranjeras a quienes el Supremo Gobierno concede autorización.

c) La navegación interior en el Lago Titicaca y ríos nacionales, sólo puede ser efectuada por naves Peruanas y por las mercantes de los países limítrofes, conforme a los tratados internacionales vigentes.

Art. 484º—

a) Es permitido a las naves mercantes peruanas o extranjeras, procedentes del extranjero, arribar directamente a los puertos con Aduana mayor, sujetándose a las disposiciones sanitarias y demás de puerto.

b) Después de haber arribado a un puerto mayor, las naves procedentes del extranjero, podrán ser despachadas para otros puertos nacionales.

c) Las naves extranjeras podrán ingresar a los puertos mayores a dejar y recibir carga de y para el extranjero, y pasajeros para cualquier puerto, ya sea del Perú o del extranjero.

d) Las naves extranjeras podrán hacer escala en los puertos menores, sólo para embarcar carga para el extranjero. Para desembarcar carga de la misma procedencia, es necesario permiso especial de la Aduana del puerto mayor más próximo.

Art. 485º—A toda nave nacional o extranjera procedente del extranjero le es prohibido:

a) Arribar directamente a puertos menores, así como a islas y lugares que sean yacimientos guaneros, sin permiso especial de la Dirección de Capitanías.

b) Arribar directamente a caletas habilitadas y puntos del litoral peruano no comprendidos en el párrafo anterior, sin permiso especial de la Dirección de Capitanías.

c) Tocar en puerto intermedio no considerado en la licencia de salida, cuando la nave es despachada directamente del extranjero para determinado puerto mayor peruano; salvo permiso especial del Director de Capitanías.

d) Hacer uso innecesario de señales fónicas o luminosas en las proximidades de islas y lugares del litoral que constituyan yacimientos guaneros.

e) A las naves extranjeras les es prohibida la navegación de cabotaje, salvo las excepciones que autorice el Supremo Gobierno.

Art. 486º—Las naves que infrinjan alguna de las disposiciones contenidas en el artículo anterior, sufrirán las penas establecidas para cada caso en el Código de Aduanas.

Art. 487º—Las naves procedentes de puertos extranjeros infectados, están en la obligación de recalar en el Callao a fin de cumplir con las disposiciones sanitarias vigentes. La nave que no cumpla con estas disposiciones de la Ley, no podrá ser recibida en otro puerto de la República, bajo pena de multa no menor de S/. 2,000.00, ni mayor de S/. 10,000.00, y la destitución y enjuiciamiento correspondiente del empleado de Gobierno que autorice la salida de una nave que no haya cumplido con las disposiciones sanitarias indicadas.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 488º—Toda nave nacional o extranjera debe tener un Agente o consignatario en los puertos donde arribe, quien será responsable de las obligaciones que la embarcación contraiga, así como de las multas que se le impongan por infracciones de este Reglamento.

CAPITULO IX

DE LOS ASTILLEROS, DIQUES Y TALLERES DE CONSTRUCCION NAVAL

Art. 489º—

a) Ningún astillero, dique o taller de reparaciones podrá ser construído y operado sin licencia del Ministerio de

Marina, que se recabará por intermedio de la Dirección de Capitanías.

b) En la solicitud de licencia, se deberá precisar el lugar donde va a funcionar el astillero, taller o dique, sus dimensiones y tonelaje máximo que pueda soportar, especificaciones de la maquinaria, y principales implementos.

Art. 490º—Los Astilleros y talleres de reparación están sujetos a inspección de su maquinaria e implementos cuando lo juzgue necesario la Capitanía de Puerto.

Art. 491º—Los propietarios de astilleros o talleres de construcción naval están obligados a suministrar al Capitán de Puerto todas las informaciones de naturaleza técnica que les fueran pedidas.

Art. 492º—La Capitanía de Puerto podrá permitir, a título precario, en lugares desprovistos de astilleros o talleres de reparación, la construcción ligera en terrenos ribereños de pequeños talleres para reparación y aún de construcción de embarcaciones menores. Cualquier instalación de talleres o astilleros de esta clase que opere sin licencia de la Capitanía será clausurada y multado el infractor.

El permiso concedido por el Capitán de Puerto no significa reconocer al recurrente ningún derecho de propiedad sobre el terreno ribereño que ocupe.

Art. 493º—La propiedad de los talleres de reparación o astilleros de construcción naval no puede ser transferida definitiva o temporalmente, sin previo conocimiento de las Capitanías.

Los infractores de este artículo incurrirán en multa.

TITULO VIII

DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

CAPITULO I

DE LA DOTACION DE LAS EMBARCACIONES

Art. 494º—

a) Se entiende por Dotación el número total de individuos embarcados, de Capitán a Paje.

b) Se entiende por Tripulación el número total de marineros, gente de máquinas y servidumbre, exceptuando Capitán, Oficiales y Contramaestre.

Art. 495º—Normalmente la tripulación de toda embarcación nacional, debe estar constituída en su totalidad por Peruanos. Exceptúanse de esta disposición los casos siguientes:

a) Casos de guerra: se podrá admitir una proporción de ciudadanos extranjeros que será fijada por el Ministerio de Marina.

b) Buques nacionales en el extranjero: Los buques Peruanos que estando en el extranjero no pudieran hacerse a la mar con la totalidad de tripulación Peruana, por carencia de personal nacional, podrán completar su tripulación con personal extranjero, previa autorización del Cónsul Peruano en el puerto extranjero de salida, la cual será sentada en el Rol de Tripulación.

Art. 496º—La dotación de tripulación de toda nave nacional, de alta mar y de cualquier clase o calidad, será determinada por la Dirección General de Capitanías, escuchando la opinión del Armador y Representantes de la Sociedad de Marina Mercante, Capitanes y Oficiales; en el extranjero lo se-

rá con intervención del Cónsul del Perú. Esta determinación se hará en forma que concilie la seguridad de la navegación con la mayor economía en el sostenimiento de la nave.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 12 del 13 Mayo 1966.

Art. 497º—Los siguientes factores serán tenidos en cuenta por los Capitanes de Puerto para la fijación de las tripulaciones:

a) Dotación propuesta por el Capitán.

b) Necesidad de personal suficiente para cubrir los servicios de cubierta y máquinas, con tres guardias y ocho horas de trabajo por guardia; salvo las excepciones que se indican posteriormente.

c) Tonelaje del buque, servicio al que se le destina; sistema de propulsión y combustible empleado, así como cualquiera particularidad de la navegación que efectúe o de la construcción de la nave.

d) Duración del viaje entre puertos consecutivos.

e) El mayor trabajo exigido en las naves de cabotaje nacional por las escalas nocturnas.

Art. 498º—Las embarcaciones de alta mar que se hallen en reparación, o estén temporalmente paralizadas, tendrán las tripulaciones que el Armador estime necesarias para la vigilancia y seguridad de las mismas bajo su responsabilidad. La relación de este personal será puesta en conocimiento del Capitán de Puerto.

Art. 499º—Las dotaciones de las embarcaciones de bahía, serán fijadas por sus propietarios mientras no salgan del puerto de matrícula.

Art. 500º—Los buques de carga ~~o de~~ de o mayores de 1,600 toneladas de registro neto, tendrán la siguiente dotación básica, la cual podrá ser reajustada de acuerdo a las características particulares de cada buque fijada por el Capitán de Puerto y los Armadores:

BUQUES DE TRAVESIA

a) Buques de o mayores de 1,600 toneladas de registro neto:

CUBIERTA	MAQUINAS	CAMARA
1 Capitán	1 Primer Ingeniero	1 Mayordomo
1 Primer Piloto	1 Segundo Ingeniero	2 Cocineros
1 Segundo Piloto	1 Tercer Ingeniero	1 Ayudante de Cocinero
1 Tercer Piloto	1 Cuarto Ingeniero	4 Camareros.
1 Contador	4 Aydtes. Ingenieros	
1 Radiotelegrafista	1 Primer Electricista	
1 Contramaestre	4 Engrasadores Limpiadores	
1 Carpintero		
10 Marineros Timoneles		

Cuando los buques emprendan viajes de travesía que lo alejen más de 24 horas de las costa llevarán un Médico ó Sanitario titulado.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 25 del 21-10-63.

b) Buques menores de 1,600 toneladas de registro neto.

OFICIALES

DE PASAJEROS	DE CARGA	VELEROS
1 Capitán con título de Capitán de Travesía. 1 1er. Oficial con título de Capitán de Travesía. 1 2do. Oficial con título de Segundo Piloto. 1 3er. Oficial con título de Tercer Piloto. 1 Contramaestre 1 Primer Maquinista o Motorista. 1 Segundo Maquinista o Motorista con título de Primero. 1 Tercer Maquinista o Motorista. 2 Radiotelegrafistas 1 Médico. 1 Contador 1 Sobrecargo.	1 Capitán con título de Capitán de Travesía. 1 1er. Oficial con título de Primer Piloto. 1 2do. Oficial con título de Segundo Piloto. 1 Contramaestre 1 Primer Maquinista o Motorista. 1 Segundo Maquinista o Motorista. 1 Tercer Maquinista o Motorista. 1 Radiotelegrafista 1 Contador	1 Capitán con título de Capitán de Travesía. 1 1er. Oficial con título de Primer o Segundo Piloto. 1 Contramaestre.

NOTA.—Los Títulos de Cuarto Maquinista, Cuarto Motorista y Pilotín, han sido suprimidos por el D.S. Nº 06 del 7-4-67.

c) La tripulación de los buques de travesía debe ser la suficiente para atender los diversos servicios y en forma que los de navegación y máquinas sean efectuados con tres guardias.

d) Los buques de más de 3,000 toneladas de registro neto que efectúen viajes de travesía, llevarán además un 4to. Oficial, con título de Tercer Piloto.

e) El personal de las salas de fuego será el suficiente para que dentro de cada guardia un fogonero no atienda más de cuatro fuegos en las calderas que quemen carbón, y doce quemadores en las de petróleo. El número de Ayudantes variará de acuerdo con las particularidades de construcción de cada buque.

f) Para los veleros: tripulación necesaria para cubrir dos guardias.

BUQUES DE CABOTAJE

g) Mayores de 1,000 toneladas de registro neto.

O F I C I A L E S

DE PASAJEROS	DE CARGA	VELEROS
1 Capitán con título de Capitán de Cabotaje. 1 1er. Oficial con título de Primer Piloto. 1 2do. Oficial con título de Segundo Piloto. 1 3er. Oficial con título de Tercer Piloto. 1 Contramaestre 1 Primer Maquinista o Motorista. 1 Segundo Maquinista o Motorista. 1 Tercer Maquinista o Motorista. 2 Radiotelegrafistas 1 Médico. 1 Contador 1 Sobrecargo.	1 Capitán con título de Capitán de Cabotaje. 1 1er. Oficial con título de Primer Piloto. 1 2do. Oficial con título de Segundo Piloto. 1 Contramaestre 1 Primer Maquinista o Motorista. 1 Segundo Maquinista o Motorista. 1 Tercer Maquinista o Motorista. 1 Radiotelegrafista 1 Contador	1 Capitán con título de Capitán de Cabotaje. 1 1er. Oficial con título de Segundo Piloto. 1 Contramaestre.

NOTA.—Los Títulos de Cuarto Maquinista, Cuarto Motorista y Pilotín, han sido suprimidos por el D.S. Nº 06 del 7-4-67.

h) Menores de 1,000 y mayores de 500 toneladas de registro neto.

OFICIALES

DE PASAJEROS	DE CARGA	VELEROS
1 Capitán con título de Capitán de Cabotaje	1 Capitán, con título de Capitán de Cabotaje	1 Capitán con título de Capitán de Cabotaje.
1 1er. Oficial con título de Primer Piloto.	1 1er. Oficial, con título de Primer Piloto.	1 1er. Oficial con título de Segundo Piloto.
1 2do. Oficial con título de Segundo Piloto.	1 2do. Oficial, con título de Segundo Piloto	1 Contramaestre.
1 3er. Oficial, con título de Tercer Piloto.	1 Contramaestre.	1 Pilotín
1 Contramaestre	1 Primer Maquinista o Motorista.	
1 Primer Maquinista o Motorista.	1 Segundo Maquinista o Motorista.	
1 Segundo Maquinista o Motorista	1 Tercer Maquinista o Motorista.	
1 Tercer Maquinista o Motorista	1 Cuarto Maquinista o Motorista	
1 Cuarto Maquinista o Motorista	1 Sobrecargo	
1 Radiotelegrafista	1 Pilotín.	
1 Médico		
1 Sobrecargo.		
1 Pilotín		

i) Menores de 500 y mayores de 100 toneladas de registro neto.

OFICIALES

DE PASAJEROS	DE CARGA	VELEROS
1 Capitán con título de Primer Piloto.	1 Capitán, con título de Primer Piloto	1 Capitán, con título de Primer Piloto.
1 1er. Oficial con título de Segundo Piloto.	1 1er. Oficial, con título de Segundo Piloto.	1 1er. Oficial con título de Tercer Piloto
1 2do. Oficial con título de Tercer Piloto.	1 Contramaestre	1 Contramaestre
1 Contramaestre	1 Segundo Maquinista o Motorista	
1 Primer Maquinista o Motorista.	2 Maquinistas o Motoristas, con título de Tercero	
2 Maquinistas o Motoristas con título de Tercero.	1 Engrasador	
1 Engrasador	1 Sobrecargo	
1 Sobrecargo.		
1 Radiotelegrafista		
1 Enfermero		

j) Menores de 100 y mayores de 50 toneladas de registro neto.

O F I C I A L E S

DE PASAJEROS	DE CARGA	VELEROS
	1 Patrón de Cabotaje o Tercer Piloto 1 Contramaestre 2 Maquinistas o Motoristas 1 Engrasador	1 Capitán con título de Capitán de Cabotaje 1 1er. Oficial con título de Tercer Piloto 1 Contramaestre

k) Menores de 50 toneladas de registro neto.

OFICIALES

DE PASAJEROS	DE CARGA	VELEROS
———	1 Patrón de Cabotaje	1 Patrón de Cabotaje
	1 Contramaestre	1 Contramaestre
	2 Maquinistas o Motoristas	

BUQUES EN EL LAGO TITICACA

Las dotaciones de los buques que hacen servicio en el Lago Titicaca, tendrán como mínimo el siguiente personal:

h) Buques menores de 1,000 tons., de registro y mayores de 500

OFICIALES

DE PASAJEROS	DE CARGA
1 Capitán	1 Capitán
1 Piloto	1 Piloto
1 Contramaestre	1 Contramaestre
1 Primer Maquinista o Motorista	1 Primer Maquinista o Motorista
1 Segundo Maquinista o Motorista	1 Segundo Maquinista o Motorista
1 Tercer Maquinista o Motorista	1 Tercer Maquinista o Motorista
1 Contador	1 Contador
1 Sobrecargo	1 Sobrecargo
1 Pilotín	1 Pilotín

NOTA.— Modificado por D.S. Nº 4 del 19 Enero 1961.

i) Buques menores de 500 y mayores de 100 toneladas de registro.

DE PASAJEROS	DE CARGA
1 Capitán	1 Capitán
1 Piloto	1 Piloto
1 Contramaestre	1 Contramaestre
1 Primer Maquinista o Motorista	1 Primer Maquinista o Motorista
1 Segundo Maquinista o Motorista	1 Segundo Maquinista o Motorista
1 Tercer Maquinista o Motorista	1 Tercer Maquinista o Motorista
1 Contador	1 Sobrecargo
1 Pilotín	

NOTA.— Modificado por D.S. Nº 4 del 19 Enero 1961.

j) Menores de 100 y mayores de 20 toneladas de registro neto.

DE PASAJEROS	DE CARGA
1 Piloto	1 Piloto
1 Contramaestre	1 Contramaestre
1 Motorista	1 Motorista

NOTA.— Modificado por D.S. Nº 4 del 19 Enero 1961.

BUQUES CAZADORES DE BALLENA.— Llevarán la siguiente tripulación:

1 Capitán cañonero, con título de Primer Piloto

1 Oficial, con título de 2do. o 3er. Piloto

1 Maquinista con título de 1er. o 2do. Maquinista

5 Marineros

2 Engrasadores

3 Fogoneros

1 Cocinero

1 Ayudante de Cocina.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 30 del 24-10-58.

TRIPULACION:

l) En los buques de cabotaje mayores de 100 toneladas de registro neto, la tripulación será la misma que la señalada para buques de travesía.

m) El número de tripulantes de una nave de cabotaje mayor de 50 y menor de 100 tons., de registro neto será el suficiente para cubrir los servicios de navegación y máquinas con sólo dos guardias no pudiendo el número de tripulantes ser inferior o cinco.

n) Los buques que tengan de 20 a 50 tons., de registro neto, llevarán cuando menos 4 hombres.

o) Las embarcaciones de bahía que se hagan a la mar remolcadas conduciendo carga no inflamable o explosivos, llevarán, por lo general, 3 hombres de tripulación.

p) Cuando las embarcaciones de que trata el inciso anterior estén dedicadas a navegar de puerto a puerto recorriendo distancias menores de 100 millas, podrán embarcar un hombre menos de tripulación, previa autorización del Capitán de Puerto.

q) Las embarcaciones de bahía remolcadas que se hagan a la mar conduciendo cargamentos de sustancias inflamables o explosivos cuya cantidad, embalaje o estiba no permita tripularlas sin poner en peligro, por tal hecho, la vida de los tripulantes o la seguridad de la embarcación, no llevarán tripulación a bordo.

r) En ningún otro caso podrá la autoridad marítima autorizar que una embarcación cualquiera, ya sea que vaya sola o remolcada, pueda salir a la mar sin llevar a bordo por lo menos tres hombres de dotación.

CAPITULO II

DE LA CLASIFICACION DEL PERSONAL MARITIMO

Art. 501º—El personal marítimo está formado por:

a) El personal embarcado.

b) Los trabajadores marítimos.

c) Los pescadores.

Art. 502º—Forman el personal embarcado, los ciudadanos que trabajan permanentemente a bordo de las naves mercantes en la navegación, maniobras y servicios del buque mediante contrato escrito formulado de acuerdo con este Reglamento.

Art. 503º—El personal embarcado se clasifica en:

a) Oficialidad

b) Tripulación.

Art. 504º—

a) La oficialidad está constituída por el personal técnico nacional titulado en el Perú a quien se confía la dirección y manejo del buque, así como por el personal encargado a bordo de la Sanidad y Administración del buque.

b) La Tripulación está constituída por el personal subalterno de cubierta, máquinas y cámaras, no considerado por este Reglamento como Oficiales.

Art. 505º—

a) Son trabajadores marítimos los ciudadanos que habitualmente tienen su domicilio en tierra y trabajan en faenas portuarias de manipulación y movimiento de carga, embarque y desembarque, manejo de las embar-

caciones de bahía; así como también los obreros de astilleros y varaderos.

b) Los trabajadores marítimos deben ser agremiados, inscritos en las Capitanías de los puertos donde trabajan, domiciliados en la ciudad y sus salarios fijados por tarifas.

Art. 506º—

a) Son pescadores los ciudadanos dedicados a la industria de la pesca en el litoral marítimo, Lago Titicaca y ríos navegables nacionales.

b) Los pescadores deben estar inscritos en las Capitanías de los puertos dentro de cuya jurisdicción están domiciliados y ejercen su industria, para cuyo efecto usarán el "Carnet del Pescador" y la "Libreta de Licencia para la salida de embarcaciones de Pesca".

CAPITULO III

DE LA MATRICULA DEL PERSONAL MARITIMO

Art. 507º—La matrícula del personal marítimo en la forma establecida por este Reglamento, es obligatoria para todos y cada uno de sus miembros, constituyendo requisito indispensable para el desempeño de sus funciones o actividades.

Art. 508º—

a) La matrícula del personal embarcado será efectuada solamente en las Capitanías de Puerto del Callao, Iquitos y Puno de acuerdo con la clase de navegación que realicen, marítima, fluvial o lacustre. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas efectuará la matrícula de los Oficiales Mercantes Marítimos y la Capitanía de Puerto del Callao lo hará del personal de tripulantes solamente.

b) La Matrícula para los trabajadores marítimos y para los pescadores será efectuada en cualquier Capitanía de Puerto, dentro de cuya jurisdicción ejerzan su industria o faena.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 006 del 21 Febrero 1973.

Art. 509º—Toda Capitanía de Puerto del Litoral Marítimo, Fluvial y Lacustre de la República, llevará los siguientes libros foliados e impresos según formato del anexo:

a) Libro de Matrícula de Trabajadores Marítimos

b) Libro de Matrícula de Pescadores.

Art. 510º—

a) Además de los libros de matrícula del Artículo anterior, la Dirección General de Capitanías, las Capitanías de Puerto del Callao, Iquitos y Puno, llevarán los siguientes libros de matrícula para el personal embarcado, foliados e impresos según formato del anexo:

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS:

—Libro de Matrícula de Oficiales.

CAPITANIA DE PUERTO DEL CALLAO:

—Libro de Matrícula de Tripulantes

CAPITANIAS DE PUERTO DE IQUITOS Y PUNO:

—Libro de Matrícula de Oficiales.

—Libro de Matrícula de Tripulantes

b) La Dirección General de Capitanías y Guardacostas y las Capitanías de Puerto de Iquitos y Puno, para mantener actualizado el Registro de Oficiales de la Marina Mercante Nacional, llevarán para los Oficiales marítimos, fluviales y lacustres respectivamente, un legajo personal por cada Oficial y un Libro de Control de Oficiales según el formato del anexo. El Libro de Control estará dividido por especialidades y jerarquías.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 006 del 21-1-73.

Art. 511º—

a) El Libro de Matrícula de Oficiales constituirá un registro de la vida profesional del Oficial, en el que se anotará además de la filiación y datos personales el nú-

mero y fecha del título actual, los embarques y desembarques, los castigos y penas sufridos por causas de orden profesional, así como los conceptos que merezcan de los Capitanes cuyas órdenes sirva el Oficial.

b) Los datos indicados en el inciso anterior serán registrados de acuerdo con el formato anexo.

Art. 512º—En el Libro de Matrícula de Tripulantes se anotará la filiación, datos personales, número de sus libretas militar y electoral, denominación de su especialidad, tiempo y clase en que ha servido en la Marina, el Ejército o Aeronáutica.

Art. 513º—En el Libro de Matrícula de Trabajadores Marítimos, se anotará la filiación, datos personales, número de sus libretas militar y electoral, gremio a que pertenece, fecha de su ingreso, domicilio y clase en que ha servido en la Marina o el Ejército.

Art. 514º—El Libro de Matrícula de Pescadores, contendrá además de la filiación del matriculado, sus datos personales, domicilio, número de sus libretas militar y electoral; así como el tiempo y clase en que ha servido en la Marina, el Ejército o Aeronáutica.

Art. 515º—Sólo pueden ser inscritos en los Libros de Matrícula del Personal Marítimo los Peruanos de nacimiento mayores de 18 años y menores de 60 que se dediquen a alguna actividad de la vida en el mar y los extranjeros mayores de 21 años y menos de 60 en los casos siguientes:

a) Los extranjeros nacionalizados comprendidos en el artículo 535º inciso 1º, podrán ser inscritos en el Libro de Matrícula de Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

b) Los extranjeros nacionalizados que reúnan los requisitos indicados en el artículo 535º, inciso 1º, podrán ser inscritos en el Libro de Matrícula de Tripulantes de las Capitanías de Puerto del Callao, Iquitos o Puno.

c) Los extranjeros nacionalizados que reúnan los requisitos señalados en el Libro de Matrícula de Trabajadores Marítimos de cualquiera de las Capitanías de Puerto de la República.

d) Los extranjeros radicados en el Perú, cuyos gobiernos tengan celebrados tratados especiales para ejercer la pesca en el litoral marítimo, podrán ser matriculados en el Libro de Matrícula de Pescadores, de la Capitanía del Puerto dentro de cuya jurisdicción ejerzan su industria y se hallen domiciliados.

Art. 516º—La matrícula del personal marítimo será hecha a solicitud del interesado.

Art. 517º—La solicitud será presentada a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, o al Capitán de Puerto correspondiente, según sea el caso establecido en el artículo 508º, acompañada de los siguientes documentos:

a) Libreta de inscripción militar;

b) Libreta de inscripción electoral;

c) Libreta de licenciamiento o certificado de excepción del servicio militar;

d) Certificado de carencia de antecedentes policiales;

e) Certificado de aptitud física expedido por la Sanidad Naval;

f) Certificado Odontográfico.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 006 del 21-2-73.

Art. 518º—

a) Los extranjeros nacionalidados. deberán presentar solamente carta de ciudadanía y el certificado del inciso (d) del artículo anterior.

b) Los no nacionalizados y que se dediquen a la pesca, certificado de la Sección Extranjería y certificado del inciso (d) del artículo anterior.

c) Los menores de edad, de 16 a 18 años, certificado del inciso (d) del artículo anterior, partida de bautismo o certificado de Registro civil, y autorización del padre o tutor legalizado por Notario.

Art. 519º—No podrán ser inscritos en los libros de Matrícula del Personal Marítimo:

a) Los Peruanos que habiendo salido sorteados para prestar servicio militar obligatorio, no lo hubieran efectuado.

b) Los que pertenezcan a Asociaciones, cuyos Estatutos o fines estén en pugna con la Constitución del Estado, la Ley o los Reglamentos vigentes.

Art. 520º—Todo Oficial, Tripulante. trabajador marítimo o pescador, deberá poseer una libreta de matrícula expedida por la Capitanía de Puerto respectiva. La libreta de matrícula para los Oficiales Marítimos sólo será expedida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Dicha libreta estará de acuerdo con los libros de matrícula correspondientes y según los formatos del anexo.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 006 del 21-2-73.

Art. 521º—Ningún miembro del personal marítimo podrá cambiar de residencia, profesión u oficio, sin conocimiento de la Capitanía de Puerto de inscripción. El incumplimiento de esta disposición causará la cancelación de la matrícula.

Art. 522º—

a) Las libretas de matrícula del personal marítimo exceptuando las de los Oficiales, serán revisadas anualmente. Las que fueran refrendadas serán selladas con el sello de la Capitanía y firmadas por el Capitán de Puerto. Las que no fueran, serán destruídas y cancelada la inscripción en el Libro respectivo, con expresión de la causa que la motivó.

b) Las libretas de matrícula de los Oficiales de la Marina Mercante caducan a los dos años de su expedición, debiendo ser renovadas bienalmente ante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Capitanía de Puerto de Iquitos y Capitanía de Puerto de Puno, según se trate de oficiales marítimos, fluviales o lacustres respectivamente. Para la renovación correspondiente, se acompañarán los documentos indicados en el artículo 517º, pudiendo el Oficial si se encuentra con

empleo a bordo presentar un certificado de honorabilidad extendido por su armador en sustitución del certificado de carencia de antecedentes policiales.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 006 del 21-2-73.

Art. 523º—La matrícula del personal marítimo sólo podrá ser cancelada por las causales siguientes:

a) Fallecimiento del matriculado;

b) Invalidez;

c) Límite de edad;

d) Las señaladas expresamente por este Reglamento y las indicadas en el artículo 573º, incisos 1º, 2º, 3º 4º y 6º.

Art. 524º—

a) Para los fines de refrenda, anualmente o después de rendido cada viaje, cuya duración fuera mayor de doce meses, todo tripulante de la Marina Mercante, deberá presentar su Libreta al Capitán de Puerto del Callao, o al Capitán de Puerto de Iquitos o Puno, si navegan en la zona marítima, fluvial o lacustre. También será presentada al cambiar de nave o cesar de colocación.

b) Todo Oficial marítimo, fluvial o lacustre deberá presentar su Libreta a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Capitanía de Puerto de Iquitos o Puno según el caso, al cambiar de nave o cesar de colocación.

c) Anualmente todo trabajador marítimo o pescador está obligado a presentar a la Capitanía de Puerto de su matrícula, su Libreta respectiva.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 006 del 21-2-73.

Art. 525º—El incumplimiento de la disposición anterior, causará la suspensión del ejercicio de la actividad, oficio o profesión del matriculado y su cancelación en caso de reincidencia.

CAPITULO IV

DE LA OFICIALIDAD. — SU CLASIFICACION. — REQUISITOS GENERALES PARA OBTENER TITULOS DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Art. 526º—La Dirección y manejo de los buques mercantes nacionales, estará confiada a profesionales Peruanos, los cuales constituyen la Oficialidad a bordo, no pudiendo ejercer sus funciones si carecen del título correspondiente a la clase que desempeñan; excepto el caso de buques con motores nuevos en que la Dirección de Capitanías podrá autorizar, a solicitud de los Armadores, el embarque de un Mecánico de garantía de la casa constructora como Primer Motorista. A este Mecánico cuyas funciones sólo podrán durar hasta seis meses, no se le exigirá título ni el requisito de ciudadanía, pero sí una garantía escrita de su capacidad otorgada por los constructores del motor.

Art. 527º—

a) La Dirección General de Capitanías y Guardacostas expedirá los títulos de Oficiales de la Marina Mercante Nacional establecidos en este Reglamento, a los egresados del curso Regular de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", a mérito de los correspondientes diplomas otorgados por la Dirección de la citada Escuela.

b) Los títulos correspondientes a las diversas categorías de los Oficiales de la Marina Mercante Nacional, sólo podrán obtenerse después del tiempo de embarco requerido por este Reglamento y previo examen de suficiencia rendido en el lugar que señale la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, ante un jurado presidido por el Sub-Director General de Capitanías y Guardacostas, e integrado por el Jefe del Departamento de Marina Mercante de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Sub-Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante y el Director Académico de la misma Escuela.

c) La Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" preparará los programas de exámenes para los Oficiales de la Marina Mercante Nacional, en

base al plan de estudios de dicha Escuela. Estos programas serán sometidos a la aprobación de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, debiendo ser revisados cada dos años.

d) Los exámenes de promoción del personal de la Marina Mercante, se realizarán dos (2) veces al año, en los meses de Enero y Julio.

e) La Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", organizarán cursos de capacitación del tipo "Residentes" y por "Extensión", para los Oficiales de la Marina Mercante Nacional a fin de prepararlos para los ascensos de las diversas categorías.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 004 del 6-2-73.

Art. 528º—El personal de Oficiales de la Marina Mercante Nacional, estará formado por: Oficiales Marítimos, Oficiales Fluviales y Oficiales Lacustres.

Art. 529º—Las disposiciones relativas a título de Oficiales, se refieren solamente a las categorías del personal técnico o sea a los de cubierta y máquinas.

Art. 530º—La escala jerárquica de los Oficiales de la Marina Mercante Nacional, es la siguiente:

OFICIALES MARITIMOS

Cubierta:

Capitán de Travesía
Capitán de Cabotaje
Primer Piloto
Segundo Piloto
Tercer Piloto
Patrón de Cabotaje
Patrón Práctico
Contramaestre.

Los Prácticos del litoral forman parte del personal de Oficiales de la Marina Mercante Nacional y por la naturaleza de su función carecen de equivalencia jerárquica.

Máquinas:

Primer Maquinista
Segundo Maquinista
Tercer Maquinista

Motores:

Contador
Primer Motorista
Segundo Motorista
Tercer Motorista

Administración:

Contador
Primer Sobrecargo
Segundo Sobrecargo
Tercer Sobrecargo
Ayudante de Sobrecargo

Electricidad:

Primer Electricista
Segundo Electricista
Tercer Electricista
Ayudante Electricista

Radiotelegrafista:

Primer Radiotelegrafista
Segundo Radiotelegrafista
Tercer Radiotelegrafista
Ayudante Radiotelegrafista

Sanidad:

Médico
Enfermero

NOTA.—Especialidad de Electricista modificado por D.S. Nº 32 del 29-5-59.

OFICIALES FLUVIALES

Cubierta:

Patrón Fluvial de 1ra. Clase
Patrón Fluvial de 2da. Clase
Práctico Fluvial de 1ra. Clase
Práctico Fluvial de 2da. Clase
Contramaestre
Ayudante de Práctico Fluvial

Máquinas:

Primer Maquinista o Motorista
Segundo Maquinista o Motorista
Tercer Maquinista o Motorista
Cuarto Maquinista o Motorista

Administración:

Contador
Primer Sobrecargo
Segundo Sobrecargo

OFICIALES LACUSTRES

Cubierta:

Capitán Práctico Lacustre
Piloto Práctico Lacustre
Contramaestre Práctico Lacustre
Pilotín

Máquinas:

Primer Maquinista o Motorista
Segundo Maquinista o Motorista
Tercer Maquinista o Motorista

Administración:

Contador
Primer Sobrecargo
Segundo Sobrecargo

Art. 531º—

a) Los títulos de Capitán de Travesía y de Cabotaje, Primero, Segundo y Tercer Piloto, Maquinistas, Motoristas, Electricistas y Radiotelegrafistas, así como los títulos de Práctico de los puertos del litoral y de los Oficiales Lacustres serán autorizados por Resolución Directoral y expedidos por la Dirección de Capitanías.

b) Los títulos de Patrones y Contramaestres marítimos, así como los de Oficiales Fluviales, serán expedidos por el Director de Capitanías.

c) En el puerto de Iquitos, el Capitán de Puerto podrá otorgar títulos profesionales válidos por seis meses, a los Oficiales Fluviales que hayan rendido satisfactoriamente los exámenes definitivos reglamentarios, debiendo al mismo tiempo enviar a la Dirección de Capitanías el expediente del candidato junto con las pruebas rendidas por este último en dicha Capitanía para la otorgación del título definitivo.

d) Los postulantes al título profesional lacustre de la Marina Mercante Nacional, residentes en el puerto de Puno rendirán examen de suficiencia correspondiente ante la Autoridad Marítima de ese Puerto, previa solicitud que será elevada a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Los temas respectivos serán preparados en la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" y calificados por el jurado correspondiente.

e) Los Radiotelegrafistas, deberán poseer títulos autorizados por el Director de Capitanías.

f) Los Médicos y Practicantes de Medicina, deberán poseer diplomas o certificados respectivos de la Facultad de Medicina de Lima.

g) Los Oficiales de Administración no están obligados a tener título, pudiendo embarcarse como tales, los ciudadanos que designe el Armador o Propietario.

h) Los Electricistas deberán poseer el título respectivo de las Universidades de Ingeniería, o provenir del Cuerpo de Maestros y Oficiales de Mar de la Armada.

NOTA.—El Inciso (a), (e) modificado por R.M. Nº 0789-72-MA/DC., 18-4-72.

Inciso (b), modificado por D.S. Nº 06 del 7-4-67
Inciso (d) y (h), modificado por D.S. Nº 004 del 6-2-73

Art. 532º—La equivalencia Jerárquica entre el personal de cubierta, el de máquinas, administración y sanidad, para los Oficiales Marítimos, es la siguiente:

Primer Maquinista o Motorista, Contador, Primer Radiotelegrafista y Médico: jerarquía igual a la de Primer Piloto.

Primer Sobrecargo, Segundo Radiotelegrafista, Segundo Maquinista y Practicante de Medicina: jerarquía igual a la de Segundo Piloto.

Tercer Sobrecargo: Tercer Maquinista, Tercer Radiotelegrafista: jerarquía igual a la del Tercer Piloto.

Ayudante Sobrecargo, Cuarto Maquinista o Motorista, Ayudante de Radiotelegrafista: jerarquía igual a la de Pilotín.

Art. 533º—Los Primeros, Segundos y Terceros Pilotos, tendrán precedencia sobre el personal de jerarquía equivalente.

Art. 534º—

La equivalencia jerárquica entre el personal de cubierta, máquinas y administración para las Oficinas Lacustres, será la siguiente: Primer Maquinista o Motorista y Contador; jerarquía igual a la de Piloto Práctico Lacustre. Segundo Maquinista o Motorista y Primer Sobrecargo, igual jerarquía.— Tercer Maquinista o Motorista y Segundo Sobrecargo jerarquía igual a la de Pilotín.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 4 del 19-1-61.

Art. 535º—Para obtener el título profesional, que será otorgado por el Ministerio de Marina, es necesario llenar los requisitos siguientes:

1º—Ser Peruano de nacimiento o nacionalizado con más de 5 años de residencia en el país.

2º—Tener entre 18 y 60 años conforme a lo prescrito en este Reglamento.

3º—Poseer el grado de instrucción de acuerdo al título que postula, el mismo que será fijado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, mediante la resolución respecitva.

4º—Estar inscrito en los Registros Militar y Electoral de la República. (Este requisito no será exigido a los que no sean mayores de edad al momento de solicitar el título). Los requisitos que anteceden se acreditarán: los dos primeros con la partida de nacimiento; el tercero con el certificado expedido por el Ministerio de Educación Pública, y el cuarto con las libretas respectivas.

5º—Poseer condiciones físicas para la vida en el mar comprobadas mediante examen médico y la ficha sanitaria expedida por la Sanidad Naval.

6º—Poseer los conocimientos profesionales, teóricos y prácticos para desempeñar eficientemente las funciones inheretes al título comprobados mediante el examen de suficiencia correspondiente y certificado expedido por el Jurado de Examen respectivo.

7º—Antecedentes de moralidad que serán comprobados mediante un certificado de tres personas que sean Armadores en ejercicio o Capitanes de buques embarcados.

8º—Para la promoción del título, los postulantes acreditarán, además de las condiciones estipuladas en los incisos 5, 6 y 7, haber cumplido el tiempo de embarco y los servicios que prescribe el presente Reglamento.

NOTA.—Inciso 3º Modificado por D.S. Nº 004 del 6-2-73.

Art. 536º—

a) El postulante a título profesional presentará una solicitud, por vía de la Dirección de Capitanías, al Ministro de Marina, si se trata de título que debe ser autorizado por este Despacho, y directamente al Director de Capitanías, si se trata del que debe ser otorgado por esta autoridad. Dicha solicitud será acompañada por los documentos que se indican en los párrafos 1, 2, 3, 6 y 7 del artículo anterior.

b) La Dirección General de Capitanías y Guardacostas examinará el expediente y si no lo encontrara conforme, lo devolverá al interesado con indicación de la causa que motiva la devolución, y si lo hallara conforme, oficiará a la Sanidad Naval, para el examen médico del candidato; si el certificado que expida la Sanidad Naval comprobará la aptitud del postulante lo agregará al expediente y lo remitirá al jurado correspondiente para ser examinado profesionalmente.

c) A la recepción del expediente por el presidente del jurado, dispondrá el examen profesional del candidato en el lugar y fecha que señale la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

d) Los exámenes serán efectuados de conformidad con los Programas de Exámenes para Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

e) Devuelto el expediente a la Dirección de Capitanías y si el informe fuese favorable, ésta expedirá el título si le corresponde hacerlo. Si la expedición debe ser autorizada por el Ministro de Marina, remitirá el expediente a este despacho con la recomendación respectiva.

f) Si el informe de la Junta de Exámenes fuera desfavorable, el candidato será aplazado, por un término de seis meses, pudiendo presentarse para ser examinado una vez transcurrido este plazo, previa presentación de una nueva solicitud.

g) En el caso de ser desaprobado por segunda vez, el candidato será aplazado por el término de dos años período que regirá para cada aplazamiento posterior.

h) Con el informe favorable del Director de Capitanías, se expedirá la resolución respectiva aceptando al candidato para servir en la Marina Mercante Nacional en la jerarquía solicitada y ordenando se le expida el título correspodiente.

i) El Director de Capitanías expedirá el título a que se refiere la Resolución Directoral, en documento según formato del anexo.

j) El título será inscrito en el Libro Registro de Títulos de Oficiales de la Marina Mercante Nacional, que llevará la Dirección de Capitanías, cuyas hojas foliadas e impresas, tendrán los datos consignados en el forma-

to anexo y una vez hecho será entregado al interesado por intermedio de la Capitanía respectiva junto con los documentos personales archivándose el expediente.

NOTA.—Inciso (b) y (c) modificado por D.S. Nº del 004 del 6-2-73.

NOTA.—Inciso (h) e (i) modificado por R.M. Nº 0789-72 del 18-4-72.

Art. 537º—Los Oficiales de Cubierta y Máquinas de la Marina Mercante que hayan permanecido más de tres años sin ejercer la profesión, no podrán salir a la mar a cargo de nave o de máquinas, si antes no efectúan tres meses de viaje, en el empleo de la jerarquía inmediata inferior, en ambos casos deberán presentar el Certificado de aptitud física expedido por la Sanidad Naval y el Certificado de carencia de antecedentes policiales.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 006 del 21-2-73.

Art. 538º—Los Oficiales de Cubierta y Máquinas podrán ser suspendidos en sus funciones por la Dirección de Capitanías, en vista de alguna falta cometida o por impericia comprobada en el desempeño de su profesión. Si la falta es de disciplina, el tiempo de la suspensión estará en relación con ella; pero si la falta se deriva de impericia profesional y es grave se les cancelará el título.

Art. 539º—Todo personal de la Marina Mercante embarcado está obligado a rendir una prueba de suficiencia física cada dos años ante la Sanidad Naval, requisito sin el cual no podrán seguir desempeñando sus colocaciones.

CAPITULO V

DE LAS FUNCIONES A QUE EL TITULO DA DERECHO

Art. 540º—El título indica la posición jerárquica y las funciones profesionales que el titulado puede desempeñar a bordo.

Art. 541º—Cada uno de los títulos de los Oficiales de Cubierta de la Marina Mercante Nacional, faculta al que lo posee, para poder desempeñar las funciones siguientes:

a) El de Capitán de Travesía: para mandar en cualquier nave de cualquier tonelaje y en todos los mares.

b) El de Capitán de Cabotaje: para montar guardia como Oficial en cualquier nave y mandar embarcaciones de cabotaje en el litoral nacional.

c) El de Primer Piloto: para montar guardia como Oficial a bordo de cualquier nave y mandar embarcaciones menores de 500 toneladas de registro neto, de cabotaje, en el litoral nacional.

d) El de Segundo Piloto: para montar guardia como Oficial a bordo de cualquier nave y mandar embarcaciones menores de 300 toneladas de registro neto, de cabotaje, en el litoral nacional.

e) El de Tercer Piloto: para montar guardia como Oficial en cualquier nave y mandar embarcaciones menores de 200 toneladas de registro neto, de cabotaje, en el litoral nacional.

f) El de Pilotín: para desempeñar funciones de Segundo de guardia sin responsabilidad.

g) El de Patrón de Cabotaje: para desempeñar las funciones de Contramaestre y mandar embarcaciones menores de 100 toneladas de registro neto que naveguen en las costas del Perú.

h) El Patrón Práctico puede desempeñar extraordinariamente funciones de Patrón de Cabotaje, pudiendo navegar únicamente entre puertos dentro de la zona del Litoral Peruano indicados en su licencia.

i) El de Contramaestre: para desempeñarse como tal, a bordo de cualquier buque. Puede montar guardia en buques de cabotaje menores de 100 toneladas de registro neto.

Art. 542º—

a) Los Oficiales de la Marina de Guerra en situación de disponibilidad o retiro podrán obtener a su solicitud y sin examen profesional siempre que no hayan perma-

necido en alguna de las situaciones mecionadas por un períoddo mayor de siete años, los siguientes títulos de la Marina Mercante Nacional.

Alférez de Fragata.—3er. Piloto o
3er. Ingeniero.

Teniente Segundo.—2do. Piloto o Segundo Ingeniero

Teniente Primero.— 1er. Piloto o Primer Ingeniero

Capitán de Corbeta con más de 2 años de antigüedad. Capitán de Travesía.

b) Los Oficiales que hayan permanecido en situación de disponibilidad y retiro por un período mayor de siete años deberán rendir examen físico y profesional para obtener el título que les corresponda.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 007 del 25-5-71.

Art. 543º—Cada uno de los títulos del personal de máquinas faculta al que lo posee, para desempeñar las funciones siguientes:

a) El de Primer Maquinista: para tomar la dirección de las máquinas de cualquier nave y para navegar en todos los mares.

b) El de Primer Motorista: Para tomar la dirección de los motores de cualquier moto-nave o buque propulsado por motores.

c) El de Segundo Maquinista: Para montar guardia en el Departamento de Máquinas de cualquier buque, que navegue en cualquier mar, y para desempeñarse como Primer Maquinista en naves cuya potencia de máquinas sea de 1,500 H.P. o menor.

d) El de Segundo Motorista: Para montar guardia en el Departamento de Motores de cualquier moto-nave o buque a motor y para desempeñarse como Primer Motorista en moto-naves o buques cuya potencia en sus motores sea de 1,500 H.P. o menor.

e) El de Tercer Maquinista: Para montar guardia en el Departamento de Máquinas de cualquier buque y tomar la dirección de máquinas que tengan una potencia de 500 H.P. o menor.

f) El de Tercer Motorista: Para montar guardia en el Departamento de Motores, de cualquier moto-nave o buque a motor, y para desempeñarse como Primer Motorista, en los buques cuya potencia en sus motores sea de 500 H.P. o menor

g) El de Cuarto Maquinista o Motorista: Para hacer servicio como segundo de guardia en el Departamento de Máquinas sin responsabilidad, y desempeñar trabajos propios de su especialidad, o de hacer guardia con responsabilidad en buques cuya potencia de máquinas sea menor de 100 H.P.

Art. 544º—

a) El personal subalterno de la armada en situación de Disponibilidad o Retiro que desee obtener títulos de Oficiales de la Marina Mercante Nacional, deberá rendir previamente los exámenes correspondientes ante el jurado respectivo en el lugar y fecha que señale la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, para la obtención de los siguientes títulos:

Tercer Piloto.— Oficiales de Mar de Primera Señalero o clase superior, que hayan aprobado el curso de Escuelas Avanzadas en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, con dos años de embarco contados a partir de la fecha de egreso de las Escuelas Avanzadas.

Patrón de Cabotaje.— Oficiales de Mar de Segunda o clase superior de la especialidad de Señaleros y Maniobristas.

Contramaestre.— Oficiales de Mar de Tercera Maniobrista con dos años de embarco en la clase.

Primer Maquinista, Motorista o Electricista.— Maestros Técnicos Maquinistas, Motoristas o Electricista.

Segundo Maquinista, Motorista o Electricista.— Maestros de Primera y Segunda, Maquinistas, Motoristas o Electricistas.

Tercer Maquinista, Motorista o Electricista.— Oficiales de Mar de Primera y Segunda, Maquinista, Motorista o Electricista.

Cuarto Maquinista, Motorista o Ayudante Electricista.— Oficiales de Mar de Tercera Maquinista, Motorista o Electricista con más de dos años de antigüedad en la clase.

Primer Radiotelegrafista.— Oficiales de Mar de Primera Radio o clase superior con Escuelas Avanzadas.

Segundo Radiotelegrafista.— Oficiales de Mar de Segunda Radio.

Tercer Radiotelegrafista.— Oficiales de Mar de Tercera Radio.

Ayudante Radiotelegrafista.— Cabo de Primera Radio.

b) El título de Maquinista, Motorista, Electricista o Radiotelegrafista, será de conformidad con la especialidad del referido personal, indicada en su Libreta de Licenciamiento.

c) Los miembros del personal Subalterno de la Armada que estén más de dos años fuera de servicio para tener derecho a postular los títulos anteriormente mencionados, deberán comprobar su capacidad física mediante el examen médico correspondiente.

NOTA.— Modificado por D.S. Nº 004 del 6-2-73.

Art. 545º—Cada uno de los títulos del personal de Radiotelegrafistas, faculta al que lo posee para desempeñar las funciones siguientes:

a) De Primer Radiotelegrafista: Para desempeñar el cargo de Jefe de Estación en los barcos de 1ra. y 2da. categoría, de acuerdo con la clasificación de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

b) De Segundo Radiotelegrafista: Para desempeñar el cargo de Jefe de Estación en los barcos de 2da. y 3ra. categoría y efectuar servicio de guardia en cualquier estación fija o móvil.

c) De Tercer Radiotelegrafista: Para hacerse cargo de las Estaciones de Radio de los buques que no estén obligados a llevar instalaciones radiotelegráficas y efectuar servicios de guardia en cualquier estación fija o móvil.

d) De Ayudante Radiotelegrafista: Para desempeñar, eventualmente, servicio de guardia en las Estaciones de los buques de cualquier categoría.

Art. 545aº—Cada uno de los Títulos del Personal de Electricistas, faculta al que lo posee para desempeñar las funciones siguientes:

a) Primer Electricista: Para desempeñar el cargo de Jefe del Departamento de Electricidad de cualquier nave.

b) Segundo Electricista: Para desempeñar el cargo de Jefe del Departamento de Electricidad en los barcos de 2da. y 3ra. categoría y efectuar servicio de guardia en cualquier nave.

c) Tercer Electricista: Para hacerse cargo de las instalaciones eléctricas de los buques en que desempeñe el cargo y efectuar servicio de guardia.

d) Ayudante Electricista: Para desempeñar eventualmente servicio de guardia en la especialidad.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 32 del 29-5-59.

Art. 546º—Los títulos de Oficiales Fluviales, facultan al que lo posee, para desempeñar las funciones siguientes:

a) El de Patrón Fluvial de 1ra. Clase: Para mandar embarcaciones de cualquier tonelaje, en todos los ríos de la región fluvial del Amazonas Peruano.

b) El de Patrón Fluvial de 2da. Clase: Para mandar buques menores de 100 toneladas de registro neto en todos los ríos de la región fluvial del Amazonas Peruano.

c) El de Práctico Fluvial de 1ra.: Para montar guardia en buques de cualquier tonelaje en todos los ríos de la región fluvial del Amazonas.

d) El de Práctico Fluvial de 2da.: Para montar guardia en buques de menos de 100 toneladas de registro neto en todos los ríos de la región fluvial del Amazonas; o en buques hasta de 300 toneladas de registro neto, siempre que el otro Práctico sea de 1ra.

e) El de Ayudante de Práctico Fluvial: Segundo de guardia sin responsabilidad.

Art. 546aº—El título de Oficial Lacustre, faculta al que lo posee para desempeñar las funciones siguientes:

a) El de Capitán Práctico Lacustre: Para mandar naves de cualquier tonelaje en el Lago Titicaca.

b) El de Piloto Práctico Lacustre: Para montar guardia como Oficial en cualquier nave y mandar embarcaciones hasta de 300 toneladas, en el Lago Titicaca.

c) El de Contramaestre Práctico Lacustre: Para desempeñarse como tal, a bordo de cualquier buque. Puede

montar guardia como Oficial en cualquier nave, en el Lago Titicaca.

d) El de Pilotín: Para desempeñar funciones de 2do. de guardia sin responsabilidad.

e) El Primer Maquinista o Motorista: Para tomar la Dirección del Departamento de Máquinas de cualquier nave en el Lago Titicaca.

f) El de Segundo Maquinista o Motorista: Para montar guardia en el departamento de máquinas de cualquier buque en el Lago Titicaca y para desempeñarse como Primer Maquinista en naves cuya potencia de máquinas sea menor de 1,000 caballos indicados.

g) El Tercer Maquinista o Motorista: Para montar guardia en el Departamento de máquinas de cualquier buque en el Lago Titicaca y para desempeñar como Primer Maquinista en buques cuya potencia de máquinas es menos de 360 caballos indicados.

NOTA.—Ampliado por D.S. Nº 4 del 19-1-61.

Art. 547º—Cada uno de los Títulos del personal de máquinas de la Marina Mercante Nacional Fluvial, faculta al que lo posee, para desempeñar las funciones siguientes:

a) El de Primer Maquinista Fluvial: Para tomar la dirección del departamento de máquinas de cualquier nave que navegue en los ríos de la región fluvial peruana.

b) El de Segundo Maquinista Fluvial: Para montar guardia en el departamento de máquinas de cualquier nave y para desempeñarse como Primer Maquinista en naves cuya potencia de máquinas sea menos de 300 caballos indicados de los buques que navegan en los ríos de la región fluvial peruana.

c) El de Tercer Maquinista Fluvial: Para montar guardia en el departamento de máquinas de cualquier buque y para desempeñarse como Primer Maquinista en naves cuya potencia de máquinas sea menor de 200 caballos indicados, de los buques que navegan en los ríos de la Región Fluvial Peruana.

d) El de Cuarto Maquinista o Motorista: Para hacer servicio como segundo de guardia en el departamento de máquinas sin responsabilidad.

Art. 548º—Los Oficiales Fluviales no están facultados para ejercer funciones en la navegación marítima ni en la del Lago Titicaca.

Art. 549º—Los Oficiales Lacustres no están facultados para ejercer funciones marítimas ni en la fluvial.

Art. 550º—Los Oficiales Marítimos pueden ejercer en los ríos y lagos las funciones que les son permitidas a los Oficiales Fluviales y Lacustres.

CAPITULO VI

DE LOS REQUISITOS PARA SER ADMITIDO A EXAMEN PROFESIONAL

Art. 551º—Además de las condiciones generales indicadas anteriormente para obtener el título de Oficial de la Marina Mercante Nacional, se necesita, para ser admitido a examen profesional, llenar en cada jerarquía, los requisitos siguientes:

a) Para Capitán de Travesía: Haber navegado 5 años con mando de buques mayores de 300 toneladas de registro neto o como Primer Piloto. De estos 5 años, dos cuando menos en viajes de ultramar.

b) Para Capitán de Cabotaje: Haber navegado 5 años con mando de buques mayores de 100 toneladas de registro neto o como Primer Piloto.

c) Para Primer Piloto: Haber navegado 3 años como Segundo Piloto; uno de los cuales cuando menos en viajes de ultramar.

d) Para Segundo Piloto: Haber navegado como Tercer Piloto durante 2 años.

e) Para Tercer Piloto: Haber navegado 3 años como Pilotín o Patrón de Cabotaje.

Cuando haya escasez de Terceros Pilotos o la situación lo requiera, la Dirección de Capitanías podrá autorizar que los Pilotines con dos o más años de práctica debidamente comprobados, y cuya edad no sea menor de 21 años, puedan ejercer, hasta cumplir el tiempo de práctica reglamentario, las funciones de Terceros Pilotos.

f) Para Práctico del Litoral: Todos los requisitos que se exigen en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje Obligatorio.

g) Para Pilotín: Tener más de 18 años de edad.

h) Para Patrón de Cabotaje: Haber navegado cuando menos 5 años como Contramaestre.

i) Para Contramaestre: Haber navegado cuando menos 5 años como Marinero.

j) Para Patrón Práctico: Tener más de 25 años de edad y 10 de vida de mar en la zona del Litoral donde va a navegar como Patrón.

Art. 551a)º—Para ser admitidos a exámenes profesionales los Oficiales Lacustres deberán reunir los requisitos siguientes, además de los indicados en el Art. 535º:

a) Para Capitán Práctico Lacustre: Haber navegado cuando menos 5 años como piloto buques menores de 1,000 toneladas.

b) Para Piloto Práctico Lacustre: Haber navegado 3 años como pilotín.

c) Para Contramaestre Práctico Lacustre: Haber navegado 5 años como Timonel y tener 21 años de edad como mínimo.

d) Para Pilotín: Tener más de 18 años de edad.

e) Para Primer Maquinista o Motorista: Haber navegado 5 años como Segundo Maquinista o Motorista montando guardia, y de éstos, dos cuando menos en naves cuyas máquinas tengan una potencia de más de 500 caballos indicados.

f) Para Segundo Maquinista o Motorista: Haber navegado 3 años montando guardia como Tercer Maquinista en naves cuyas máquinas tengan una potencia mayor de 300 caballos indicados.

g) Para Tercer Maquinista o Motorista: Ser mayor de 21 años, haber navegado 3 años como practicante en máquinas a motores, en naves cuyas máquinas tengan una potencia mayor de 100 caballos indicados, o haber trabajado en ellas como mecánico embarcado durante 5 años cuando menos.

NOTA.—Ampliado por D.S. Nº 4 del 19-1-61.

Art. 552º—Los Oficiales Maquinistas o Motoristas de la Marina Mercante Nacional, necesitan para ser admitidos a exámenes profesionales, llenar además de los requisitos generales indicados en el artículo 535º, los siguientes que se señalan a continuación para cada jerarquía:

a) Para Primer Maquinista: Haber navegado cuando menos 2 años como Segundo Maquinista.

b) Para Segundo Maquinista: Haber navegado cuando menos 3 años como Tercer Maquinista.

c) Para Tercer Maquinista: Haber navegado cuando menos 2 años como Cuarto Maquinista.

d) Suprimido por D.S. Nº 06 del 7-4-67.

e) Para Primer Motorista: Haber navegado cuando menos 2 años como Segundo Motorista.

f) Para Segundo Motorista: Haber navegado cuando menos 3 años como Tercer Motorista.

g) Para Tercer Motorista: Haber navegado cuando menos 2 años como Cuarto Motorista.

h) Suprimido por D.S. Nº 06 del 7-4-67.

NOTA.—Los incisos (d) y (h) han sido suprimidos por D.S. Nº 06 del 7-4-67.

Art. 553º—Para ser admitidos a exámenes profesionales, los Oficiales Fluviales, deberán reúnir los requisitos siguientes, además de los generales indicados en el artículo 535º.

a) Para Patrón de Primera Clase: Haber navegado 2 años como Patrón de Segunda Clase.

b) Para Patrón de Segunda Clase: Haber navegado durante 4 años como Contramaestre o Ayudante de Práctico en la región fluvial. Tener cuando menos 21 años de edad.

c) Para Práctico de Primera Clase: Haber navegado 4 años como Práctico de Segunda en todos los ríos nacionales de la Región Amazónica, así como las limítrofes. De esos 4 años, uno cuando menos deberá ser efectuado en la línea Iquitos-Belém do Pará.

d) Para Práctico de Segunda Clase: Haber navegado como Ayudante de Práctico o Contramaestre durante 4 años en todos los ríos nacionales y limítrofes de la re-

gión amazónica. De estos 4 años, uno por lo menos en la línea Iquitos-Belém do Pará. Tener más de 21 años de edad.

e) Para Contramaestre: tener cuando menos 21 años de edad. Haber navegado como Marinero 3 años.

Art. 554º—Los Oficiales Radiotelegrafistas y Electricistas de la Marina Mercante Nacional, necesitan para ser admitidos a exámenes profesionales, llenar además de los requisitos generales indicados en el artículo 535º, los que se señalan a continuación para cada jerarquía:

a) Oficiales Radiotelegrafistas.—

Para Primer Radiotelegrafista.— Tener por lo menos un año de embarco como Segundo Radiotelegrafista de la Marina Mercante.

Para Segundo Radiotelegrafista.— Tener un año de embarco como Tercer Radiotelegrafista de la Marina Mercante.

Para Tercer Radiotelegrafista.— Tener seis meses de embarco como Ayudante Radiotelegrafista de la Marina Mercante.

b) Oficiales Electricistas.—

Para Primer Electricista.— Tener por lo menos dos años de embarco como Segundo Electricista de la Marina Mercante.

Para Segundo Electricista.— Tener por lo menos tres años de embarco como Tercer Electricista de la Marina Mercante.

Para Tercer Electricista.— Tener por lo menos dos años como Ayudante Electricista de la Marina Mercante o tener título Universitario.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 004 del 6-2-73.

CAPITULO VII

DE LOS CAPITANES DE NAVES. — SUS ATRIBUCIONES Y DEBERES

Art. 555º—El Capitán es el Comandante de un buque mercante. Tiene a su cargo, bajo su responsabilidad personal, la navegación y el control del buque, pasajeros, tripulación y carga. Es el representante y Agente confidencial del propietario.

Su situación es una de las más dignas y de gran responsabilidad.

El Capitán debe tener talento para comandar en medio del peligro y coraje y presencia de ánimo para hacer frente a situaciones de emergencia. Debe ser capaz de disipar el miedo y de calmar los ánimos alterados e inspirar confianza a todos los que le obedecen o están a su cargo, en medio de la tempestad o del peligro.

Art. 556º—El Capitán es responsable de la seguridad de la navegación, de la disciplina a bordo y del cumplimiento de las funciones inherentes a su cargo, que le señalan el presente Reglamento y los Códigos y Covenciones Internacionales de carácter marítimo.

Art. 557º—Es de competencia del propietario elegir y contratar al Capitán.

Los Tripulantes pueden ser cotratados por el Capitán o por el propietario o su Agente.

Art. 558º—Cuando un Tripulante fuese contratado por el propietario o su Agente, su inclusión en el rol de tripulación solamente podrán verificarse mediante la expresa aprobación del Capitán.

Art. 559º—Son inherentes al cargo de Capitán las facultades siguientes:

a) Conducir el buque al puerto de su destino conforme a las instrucciones que hubiese recibido el naviero.

b) Imponer a bordo con sujeción a los contratos, a las Leyes, y a este Reglamento, las penas correccionales a Oficiales y Tripulantes que dejen de cumplir sus órdenes o falten a la disciplina, instruyendo sobre los delitos cometidos a bordo (en navegación), la correspondiente información sumaria, que entregará a la autoridad marítima o consular, según el caso, en el primer puerto que arribe.

c) Autorizar testamentos a bordo.

d) Llenar las funciones de Oficial de Registro para los nacimientos y defunciones a bordo.

e) Contratar el fletamento en ausencia del naviero o su Agente, obrando conforme a las instrucciones recibi-

das y procurando el mayor beneficio en pró de los intereses del propietario.

f) Tomar las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero o Agente.

g) Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco, aparejo y máquinas del buque; proveerse de los pertrechos que sean necesarios para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase a un puerto en el que existiese Agente del buque, obrará de acuerdo con éste.

Art. 560º—Los Capitanes de naves mercantes nacionales están obligados de preferencia a recibir la correspondencia que les entreguen las autoridades. Si se negasen no teniendo inconveniente para ello, sufrirán la multa de S/. 400.00 a S/. 1,000.00, sin perjuicio de compelerle el cumplimiento del deber que este artículo les impone.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 16-6-62.

Art. 561º—Es exclusivamente potestativo del cargo de Capitán o Patrón todo lo concerniente al comando de la nave y maniobra en general, siendo prohibido todo acuerdo para eludir lo dispuesto en este artículo.

Art. 562º—Faltando por cualquier circunstancia el Capitán o Patrón de la Nave, el comando de ella lo tomará directamente el Primer Piloto; a falta de éste, el Segundo, y así sucesivamente todo el personal de cubierta, según su grado hasta el Contramaestre.

Art. 563º—Estando en puerto, el Capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona sin consentimiento del naviero, y si lo hiciere, además de quedar responsable por todos los actos del sustituto y obligado a las indemnizaciones expresadas en el artículo 607º podrán uno y otro, ser destituídos por el naviero.

Art. 564º—El Capitán está obligado a tener a bordo antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, repuestos y material general del buque.

Art. 565º—El Capitán debe tener igualmente a bordo los siguientes documentos:

a) La Patente o Pasavante de Navegación;

b) Matrícula del buque;

c) Patente de Sanidad;

d) Licencia de la Aduana;

e) El certificado del Registro Mercantil de Buques con expresión de gravámenes hasta la fecha del viaje.

f) El Rol de Tripulación;

g) Las Libretas de matrícula y los contratos de embarque de los tripulantes;

h) La Lista de Pasajeros;

i) Los contratos de fletamento o copias autorizadas de ellos;

j) Los conocimientos o guías de carga;

k) El Certificado de reconocimiento anual;

l) El Certificado de línea máxima de carga.

m) El acta de la visita o reconocimiento pericial si se hubiese practicado en el puerto de salida;

Además de estos documentos, los Capitanes de buques de travesía, deberán tener a bordo los siguientes certificados:

n) Certificado de Seguridad ~~y Certificado de Seguridad~~ y Certificado de Seguridad Radiotelegráfica.

o) Certificado de Dispensa si el buque está exceptuado por el Gobierno del Perú, de alguna obligación prescrita por el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;

Además los siguientes libros:

p) Un ejemplar de este Reglamento;

q) Código de Comercio;

r) Código de Procedimientos Aduaneros;

s) Reglamento Consular;

t) Código Internacional de Señales.

Los siguientes libros oficiales del buque debidamente foliados:

Diario de Navegación;
Libro de Contabilidad;
Libro de Cargamento.

Art. 566º—La falta de algún documento o libro, será penado a juicio de la Capitanía, con una multa o detención del buque, según el caso, hasta la presentación del documento.

Art. 567º—

a) En el primer libro que se denominará "Diario de Navegación", se anotará las ocurrencias de la navegación, inclusive la derrota; acaecimientos extraordinarios a bordo; daños y accidentes sufridos por la tripulación, pasajeros, buques y sus pertenencias y por la carga; horas de comienzo de las operaciones de carga y descarga; observaciones sobre el estado del mar y del tiempo; calado del buque; motivos determinantes del cambio de los rumbos normales o de supresión de escalas; fechas de los ejercicios de incendio, colisión y abandono de buque; observaciones sobre las agujas magnéticas; hora y resultado de sondajes en bodegas y tanques; horas de llegada y salida de puerto; horas y lugar de entrada y salida del Práctico; hora y distancia del paso frente a faros, islas y puntas del litoral; andar de la nave; protestas; registro de nacimiento, de defunciones e inventarios "in extremis" de tripulantes y de pasajeros; reparaciones hechas a la nave; y otras informaciones que, por su naturaleza pueden interesar a la vida del buque, a las autoridades y al Armador. En los casos de resolución grave que exija asesorarse o reunir en junta a los Oficiales de la nave y aún a la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen.

b) En el segundo libro, denominado de Contabilidad, registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque anotando con toda especificación artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado, y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos o efectos, víveres, combustible, aprestos, salarios y demás gastos de cualquier clase que sean. Además insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios y lo que hubieren recibido a cuenta, así directamente como entrega a sus familias.

c) En el tercer libro titulado de Cargamento, anotará la entrada y salida de todas las mercaderías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro se ins-

cribirán los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.

Art. 568º—

a) El Capitán antes de recibir la carga debe hacer un reconocimiento de la nave, asesorado por los Oficiales, tripulación y por dos peritos si así lo exigieran los cargadores y pasajeros, a fin de conocer si la nave se halla estanca, con aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para hacer una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita firmada por todos los que lo hubieran hecho, bajo su responsabilidad.

b) Los peritos serán nombrados: uno por el Capitán del buque y otro por los que pidan su reconocimiento; en caso de discordia, nombrará un tercero la Capitanía y su fallo será inapelable.

Art. 569º—Permanecerá constantemente en su buque con la tripulación mientras se reciba a bordo la carga y vigilará cuidadosamente su estiba, no consentirá que se embarque mercaderías de carácter peligroso, como sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases, manejo y aislamiento; no permitirá que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen o peso dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad del buque; en el caso de que la naturaleza de las mercaderías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable en que aquélla se emprenda, permitiera conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los Oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero.

Art. 570º—El Capitán que habiendo concertado un viaje, dejara de cumplir su empeño, sin mediar accidente fortuito, o caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales a que hubiera lugar.

Art. 571º—Es facultad del Capitán, antes de emprender viaje rehusar que vaya a bordo cualquier hombre a quien hubiese contratado, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si estuviese embarcado. Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos de la nave, si el Capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y

buen servicio del buque; no siendo así, será de cargo particular del Capitán.

Art. 572º—Si no constare claramente el tiempo determinado por el cual se contrató un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula o al que el individuo fue contratado.

Art. 573º—El Capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar, durante el tiempo de su contrato, sino por causa justa, reputándose como tal cualquiera de las siguientes:

1.—Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

2.—Reincidencias en faltas de subordinación, disciplina o cumplimiento en el servicio.

3.—Ineptitud y negligencia reiteradas en el servicio.

4.—Embriaguez habitual.

5.—Cualquier circunstancia que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviera encargado, salvo que enfermara, y no procediera la enfermedad de acto suyo culpable.

6.—Deserción.

Art. 574º—Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluído el viaje, no podrá el Capitán abandonar en tierra ni en el mar, a hombre alguno de su tripulación o pasajero, a menos que como reo de algún delito proceda su prisión y entrega a la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso que para el Capitán es obligatorio.

Art. 575º—Cuando se rescinda el contrato de algún marinero ante la autoridad respectiva, el Capitán le abonará además de los sueldos devengados, la suma que como indemnización le corresponde conforme a su ajuste y el Código de Comercio.

Art. 576º—En los casos de muerte de algún tripulante, deserción o desembarque durante el viaje, el Capitán de la nave hará ante el Cónsul, la correspondiente declaración jurada.

Art. 577º—Si fuese necesario, reemplazar tripulantes en puerto extranjero, el Capitán del buque celebrará con ellos el respectivo contrato que autorizará el funcionario consular; haciéndolo constar en el rol de tripulación.

Art. 578º—Si no hubiera Cónsul en el Puerto, las diligencias a que se refieren los artículos anteriores, las verificará el Capitán ante la autoridad marítima.

Art. 579º—En el caso de que falleciese en el extranjero algún tripulante del buque, o que se separase de él por alguna de las causas legales que indica este Reglamento y el Código de Comercio, el Capitán ocurrirá también al Cónsul, para que asiente en el Rol la anotación respectiva.

Art. 580º—El Capitán que falte a los deberes impuestos en el artículo 577º, sufrirá la multa de S/. 500.00, por cada tripulante contratado sin la intervención de los Cónsules.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 581º—

a) El Capitán está obligado a detener a bordo a todo pasajero clandestino y entregarlo a la autoridad marítima nacional o extranjera, a quien corresponda la jurisdicción de las aguas en que se encuentra.

b) Si navega en las costas nacionales procederá de acuerdo con el artículo 708º.

c) En el extranjero procederá en forma igual quedando sujeto a las leyes que al respecto rigen en el país.

Art. 582º—El incumplimiento del artículo anterior, será penado con una multa de S/. 500.00, por cada pasajero nacional desembarcado y S/. 1,000.00 por cada extranjero.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 583º—

a) Si desertase algún marinero en puerto extranjero, el Capitán de la nave ocurrirá al Cónsul de la República para que solicite su aprehensión, siendo de cuenta de dicho tripulante los gastos que ocasionen su captura, arresto y manutención en tierra, cuyas cantidades se deducirán de los sueldos ganados o de los que en adelante devengue.

b) Los Capitanes de buques solicitarán de los Cónsules la certificación en el rol, de la deserción de los marineros, que habiendo desertado o hayan sido aprehendidos.

Art. 584º—Los Capitanes están obligados a recibir como pasajeros, y por la tercera parte del valor del pasaje, a los marineros desertores y a los desembarcados como enfermos de otros buques nacionales, con tal que les sean entregados

por los Cónsules Peruanos. El máximo de dichos pasajes será de cinco si el buque pasa de 100 toneladas de registro neto, y de dos si fuera de menor porte.

Art. 585º—Es deber de todo Capitán, el transportar en su buque a cualquier individuo perteneciente a la marinería nacional, que se encuentre abandonado en cualquier puerto extranjero donde no hubiera Cónsul del Perú.

Art. 586º—Los Capitanes de buques, cuando en el puerto extranjero no hubiese funcionario de sanidad autorizado para otorgar Patente Sanitaria, la solicitarán del Agente Consular de la República que estuviese en la localidad.

Art. 587º—La Patente de Sanidad y el Rol deben ser visados por el Cónsul Peruano en cada puerto a que el buque arribe, o por la autoridad establecida en el puerto con este fin, en caso de no haber autoridad consular.

Art. 588º—

a) Los Capitanes abonarán por cuenta del buque las hospitalizaciones que en el extranjero devenguen los marineros gravemente enfermos, salvo que el mal proceda de vicios, riñas o que concurran otras causas, en cuyo caso las hospitalizaciones serán por cuenta de los mismos enfermos.

b) En el primer caso, si el buque zarpase antes del restablecimiento del paciente, los Capitanes dejarán en poder del Cónsul la cantidad que adeuden al tripulante, y además una suma equitativa para cubrir las hospitalizaciones probables.

c) En caso de no ser frecuente la navegación directa desde el puerto extranjero con el Perú ofrecerá además el Capitán una garantía por los gastos que demande la repatriación del enfermo, a fin de que ellos sean reembolsables por el Armador, o por el mismo Capitán, si no hubiese razón legal que los exima de tal responsabilidad.

Art. 589º—Pondrán a buen recaudo todos los papeles y prendas de cualquier individuo de la tripulación que falleciera en el buque, tomando un inventario detallado y haciéndose asesorar en tal trabajo por dos testigos pasajeros, o en su defecto por dos tripulantes.

Art. 590º—Es prohibido a los Capitanes de buques nacionales o extranjeros el dar asilo o esconder a bordo a delincuentes nacionales o extranjeros, y a desertores de los Institutos Armados.

Art. 591º—En ningún caso salvo urgencia del servicio a bordo, podrá el Capitán o Patrón de un buque impedir que la gente de su tripulación se presente ante la autoridad marítima o consular para hacer algún reclamo, sobre todo si se trata de asuntos relacionados con su racionamiento.

Art. 592º—El Personal de tripulación en número no menor del tercio podrá reclamar ante las autoridades marítimas o consulares, contra la cantidad y calidad de los víveres que se le suministren e igual reclamo podrá hacer cualquier pasajero. Las autoridades indicadas están facultadas previa comprobación, a obligar al Capitán a subsanar la falta, autorizándolo si fuera necesario, para hacer un préstamo a la gruesa.

Art. 593º—Es deber del Capitán el prohibir absoluta y terminantemente todo juego de envite a bordo de su buque. Si no lo hiciera, será penado hasta con suspensión del empleo.

Art. 594º—Todo Capitán de buque tiene el derecho de no permitir el embarque de personas que adolezcan de enfermedades mentales o individuos mutilados, salvo el caso de que vayan acompañados por alguna persona que los asista, tanto durante el viaje, como a su arribo al puerto de destino.

Art. 595º—

a) El Capitán ajustará su conducta a las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero quedando responsable de cuando hiciere en contrario.

b) Dará aviso al naviero desde el puerto donde arribe el buque, de su llegada. Pondrá también en su conocimiento la carga que hubiere recibido, con la especificación de nombres y domicilios de los cargadores, fletes que devengue, cantidades que hubiere tomado a la gruesa, su salida y en general toda información que pueda interesar al naviero.

Art. 596º—Para atender a las obligaciones mencionadas en el inciso (h) del artículo 559º, el Capitán, cuando no tuviera

fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

1.—Pidiéndole a los consignatarios de la carga o a los Agentes del naviero.

2.—Acudiendo a los consignatarios de la carga o a los interesados en ella.

3.—Librando sobre el naviero.

4.—Tomando la cantidad precisa por medio de préstamos a la gruesa.

5.—Vendiendo la cantidad de carga que bastara a cubrir la suma absolutamete indispensable para reparar el buque y habilitarlo con el fin de proseguir el viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir a la autoridad judicial del puerto, si se encuentra en aguas nacionales, y al Cónsul Peruano hallándose en el extranjero. Si en el puerto extranjero no hubiese Cónsul del Perú, acudirá a la autoridad local procediendo con arreglo a lo dispuesto anteriormente.

Art. 597º—El Capitán practicará las gestiones necesarias ante la autoridad competente, para hacer constar en la certificación del registro mercantil del buque las obligaciones que contraiga.

Art. 598º—El Capitán responderá del cargamento, desde que se le hiciera entrega de él, en el puerto donde cargue, hasta que lo entregue al puerto de la descarga, a no haberse pactado expresamente otra cosa.

Art. 599º—

a) Los Capitanes de los buques que sufran temporal o que por otra causa o accidente consideren que hay avería en la carga o en el buque, harán su protesta al primer puerto a que arriben, dentro de las 24 horas siguientes a su llegada, observando al respecto lo que prescribe este Reglamento y el Código de Comercio.

b) A la llegada de la nave a puerto, la antedicha protesta la certificará el Capitán dentro del mismo término del inciso anterior, ya sea ante el Cónsul de la Re-

pública, o ante la autoridad marítima, procediendo en seguida a la justificación de los hechos. No podrá abrir las escotilla hasta que no terminen estas diligencias.

Art. 600º—El Capitán presentará a la autoridad marítima tan luego llegue a puerto nacional, por arribada forzosa, o al Cónsul del Perú en puerto extranjero, antes de las 24 horas, una declaración escrita, del nombre, matrícula, procedencia del buque, de su carga y motivo de la arribada, la cual será examinada por la autoridad marítima o por el Cónsul. Si después de examinada dicha declaración ella fuera aceptable se le otorgará la certificación oportuna para acreditar su arribada forzosa y los motivos que la originaron. A falta de autoridad marítima o consular la declaración deberá hacerse ante la autoridad local.

Art. 601º—En caso de naufragio, presentará antes de las 24 horas su protesta en forma, en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente o Cónsul Peruano, especificando en ella todos los incidentes del naufragio.

Art. 602º—La autoridad o Cónsul en el extranjero comprobará los hecho referidos, recibiendo declaración jurada de los individuos de la tripulación y, pasajeros que hubieran salvado y tomando las demás disposiciones conducentes para averiguar el caso; de todo lo cual dejará testimonio en el libro de navegación y en el de bitácora y entregará al Capitán el expediente original sellado y foliado con nota de los folios (que deberá rubricar), para que lo presente al Juez de puerto de su destino.

Art. 603º—La declaración del Capitán hará fé, si estuviera conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordase, se estará a lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

Art. 604º—No será responsable el Capitán de los daños que sobrevinieran al buque o al cargamento por fuerza mayor, pero si lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que ocasionen por sus propias faltas. Tampoco será personalmente responsable el Capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender a la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero; a no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad, o suscrito letra o pagaré a su nombre.

Art. 605º—El Capitán que tome dinero sobre el casco, aparejo o pertrecho del buque, o empeña o venda mercaderías o provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Reglamento, responderá del capital y costas, e indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto a lo que disponga el Código Penal.

Art. 606º—Si se consumieran las provisiones o combustible del buque antes de llegar al puerto de su destino, el Capitán dispondrá de acuerdo con los Oficiales del mismo, arribar al más inmediato, para proveerse de uno y otro; pero si hubiera a bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrá obligarles a que ellos los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen a bordo, abonando su importe en el acto, o a lo más en el primer puerto donde arribara.

Art. 607º—El Capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1º—De todos los daños que sobrevinieran al buque y su cargamento por impericia o descuido de su parte. Si hubiere mediado delito o falta, lo será con arreglo al Código Penal.

2º—De las sustracciones y latrocinios que se cometieran por la tripulación, salvo su derecho a repetir contra los culpables.

3º—De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieran por contravenir a las Leyes y Reglamentos de Aduanas, Policía, Sanidad y Navegación.

4º—De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque, o por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa en el mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas o evitarlas.

5º—De los que se originan por haber tomado derrota contraria a la que debía, o haber variado de rumbo sin causa justificada, a juicio de la Junta de Oficiales del buque. No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

6º—De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos o sin

las formalidades de que hablan los artículos 599º, 606º, y 618º.

7º—De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del Reglamento para evitar abordajes.

Art. 608º—Cumplirá las obligaciones que impusieren las Leyes y Reglamentos de Navegación, Aduanas, Sanidad y otros.

Art. 609º—El Capitán llevará un Libro de Ordenes en el cual indicará diariamente en navegación, los rumbos a seguir durante la noche, tanto en el compás magistral como en el gobierno; velocidad del buque, y número de revoluciones correspondientes de la máquina. Precauciones especiales para la zona en que se navega, hora que debe recordarse al Capitán y cualquier disposición que crea conveniente para la mayor seguridad del buque.

En puerto establecerá los servicios de guardia pudiendo ser éstas de 24 horas o de cuartos de mar.

Art. 610º—Observará las reglas sobre luces de navegación y maniobras para evitar abordajes.

Art. 611º—Cuando una nave mercante reconozca en el mar a otra de guerra, ya sea nacional o extranjera, izará su bandera y el indicativo de llamada, preparándose para contestar las señales que el Comandante del buque de guerra hiciera.

Art. 612º—

a) El Capitán de un buque que reciba de otro una señal de socorro está obligado a dirigirse a toda máquina al auxilio de las personas en peligro, salvo el caso de imposibiliad, o cuando en las circunstancias especiales en que se encuentre no estime razonable ni útil el hacerlo o también, si no está sujeto a esta obligación de acuerdo con las disposiciones de los incisos (c) y (d) del presente artículo.

b) El Capitán de un buque en peligro, después de haber consultado, dentro de lo posible, a los Capitanes de los buques que han contestado a su petición de socorro, tendrá derecho de requerimiento sobre el buque o los buques que considere lo más capaces de prestar auxilio, y el Capitán o los Capitanes de esos buques

quedarán obligados a someterse al requerimiento, sin dejar de encaminarse a toda marcha al socorro de las personas en peligro.

c) Un Capitán queda libre de la obligación impuesta por el inciso (a) del presente artículo en cuanto al Capitán del buque, objeto de requerimiento o los Capitanes de los buques, si el requerimiento se extiende a varios y le informan que se someten a él.

d) Un Capitán queda libre de la obligación impuesta por el inciso (a) del presente artículo, y, si su buque ha sido objeto del requerimiento indicado en el inciso (b) del propio artículo, si un buque que haya llegado al lugar donde se encuentran las personas en peligro le comunica que ya no necesita auxilio.

e) Si el Capitán de un buque cuando recibe petición de socorro de otro buque se encuentra en la imposibilidad de acudir a prestar auxilio, o si en las circunstancias especiales en que se halle no estima ni razonable ni útil el hacerlo, deberá inmediatamente ponerlo en conocimiento del Capitán del otro buque e indicar en el libro de bitácora las razones por las que se ha abstenido de prestar socorro a las personas en peligro.

f) Las prescripciones del presente artículo no derogan las disposiciones del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a asistencia y salvamento en el mar, particularmente en lo que atañe a la obligación de prestar auxilio impuesto por el artículo 11º de dicho Convenio (*).

Art. 613º—El Capitán de un buque que encuentre durante la navegación cascos hundidos o flotando a la deriva, icebergs, bajos arrecifes y otros peligros, dará parte al Capitán del primer puerto donde llegue, acompañando por escrito, una

---

* El texto del referido Artículo 11º de la Convención de Bruselas, dice: «Artículo 11º. Todo Capitán está obligado, en cuanto pueda sin serio peligro para la nave, su equipaje o pasajeros, a prestar asistencia a toda persona aun enemiga que se encuentra en el mar en peligro de vida. El propietario de la nave no es responsable por las contravenciones a la disposición que precede».

explicación detallada que permita la localización y el carácter del peligro denunciado.

a) Cuando se trate de cascos y hielos flotantes se indicará: las dimensiones de los cascos o hielos, a qué altura de costa o en qué posición geográfica fueron avistados, así como el rumbo aproximado en que derivan.

b) Cuando se trate de bajos, arrecifes o cascos hundidos se indicará: la profudidad en marea baja o a la que quedaban en esa ocasión, la posición en coordenadas geográficas o marcaciones a puntos notables de la costa, así como un esquema mostrando la posición del bajo en relación a aquélla.

Art. 614.—Los buques nacionales no deberán someterse de buen grado a sufrir visita o registro de buques de guerra extranjeros, salvo en los siguientes casos:

a) Que el buque se halle en aguas jurisdiccionales de un país beligerante y la visita es efectuada por un buque de guerra beligerante.

b) Que exista algún tratado entre el Perú y el Gobierno al cual pertenece el buque de guerra extranjero, que faculte a éste último para efectuar la visita.

Art. 615º—El Capitán de un buque mercante nacional legalmente visitado o registrado exigirá el asiento de la visita en el Diario de Bitácora, firmado por el Oficial que la efectuó.

Art. 616º—El Capitán que sufra injustificada visita de un buque de guerra extranjero, asentará la visita en el Diario de Bitácora y por escrito pondrán el hecho en conocimiento de la primera autoridad marítima o consular del Perú del primer puerto en que arribe, sin perjuicio de informar por radio a la Dirección de Capitanías cuando a bordo disponga de este medio de comunicación.

Art. 617º—Se opondrá por todos los medios disponibles y en la forma que juzgue compatible con la vida de los pasajeros y la seguridad del buque, a cualquier violencia que pueda intentarse contra el buque, su cargamento, víveres o combustible y si fuera obligado a hacer entrega parcial de ellos o total del cargamento, se proveerá de documentación que establezca el hecho, bien sea con documento expedido

por el captor o sentado una acta con la Oficialidad. En todo caso hará la anotación correspondiente en los libros de bitácora y cargamento y establecerá la verdad del hecho ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe. Establecida la fuerza mayor quedará exento de responsabilidad.

Art. 618º—Si estando en viaje llegase a noticia del Capitán la presencia de buques de guerra enemigos, estará obligado a arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta a su naviero o Agente y esperar la ocasión de navegar en convoy, o que pase el peligro, salvo órdenes contrarias del naviero o de los Agentes.

Art. 619º—Pedirá Práctico, a visita de la nave, en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación y principalmente cuando haya de entrar a puerto, canal o río, o tomar una rada y fondeadero que ni él ni los Oficiales y tripulantes de la nave conozcan.

Art. 620º—

a) El Capitán deberá hallarse sobre cubierta en toda circunstancia difícil o de peligro, tales como las recaladas y mal tiempo, tomar el mando en las entradas y salidas de puerto, canales, ensenadas y ríos, a menos de tener a bordo Práctico en el ejercicio de sus funciones. Permanecerá a bordo en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oirá a los Oficiales y a la Tripulación, estando a lo que decida la mayoría, y si tuviera que refugiarse en el bote, procurará ante todo llevar consigo los libros y documentos del buque, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar en caso de su pérdida que hizo cuanto pudo para salvarlos.

b) En caso de abandono, el Capitán será el último en descender de a bordo.

Art. 621º—En caso de varada, incendio o naufragio, es deber del Capitán y de los Oficiales hacer trabajar a los marineros en las faenas que fuere necesario emprender según las circunstancias, con tanta más serenidad cuanto mayor sea el peligro, conservando el orden a bordo, evitando confusiones, y proveyendo a todo con acierto y prontitud. En pri-

mer lugar se hará el salvamento de los pasajeros, y después el de los libros del buque, sin perjuicio de atender si fuera posible y con el mismo interés, a la extracción de las mercaderías.

Art. 622º—Para los fines a que se contrae el artículo anterior, los Capitanes de buques deben tener establecido de antemano los roles respectivos para casos de incedio y abandono del buque que deben estar colocados en lugar central y visible, independientemente de las tablillas de camarote en las que debe indicarse, al pasajero, su puesto en tales circunstancias.

Art. 623º—El Capitán o Patrón de un buque está obligado a informar a la Capitanía del primer puerto de entrada o al Cónsul Peruano en el primer puerto extranjero, sobre cualquiera alteración o irregularidad relativa a faros, boyas y balizas encontradas durante el viaje, novedades que deberán quedar anotadas en el Diario de Bitácora.

Art. 624º—

a) El Capitán, bajo responsabilidad personal, tan pronto llegue al puerto de su destino y obtenga el permiso necesario de las autoridades de sanidad y de aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la administración exijan, hará entrega del cargamento, a los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

b) Si, por ausencia del Agente o consignatario o por no presentarse como portador legítimo de los conocimientos, ignorase el Capitán a quien debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá a disposición del Juez o Tribunal o autoridad a quien corresponda, a fin de que resuelva lo conveniente a su depósito, conservación y custodia.

c) En puerto extranjero de su destino u otro a que arribase, el Capitán se presentará al funcionario consular a quien informará de los accidentes de la navegación y acerca de cuanto hubiera ocurrido a bordo, estado de salud de la tripulación y de los alcances y especies por causa de fallecimiento.

Art. 625º—

a) Después de efectuar cada viaje redondo, y siempre en el puerto de partida, el Capitán o Patrón está obligado a presentar a la Capitanía de Puerto, dentro de las 24 horas de su arribada, el Diario de Navegación para su visación y la declaración de no haber ocurrido en el viaje ninguna avería u ocurrencia de importancia.

b) En puerto extranjero esta declaración y presentación, será hecha ante el Cónsul del Perú en el puerto terminal del viaje.

Art. 626º—El Capitán entregará al Cónsul todos los papeles de mar, y si éste lo exigiera, le remitirá también el Diario de Navegación, todo, con cargo de devolución.

Art. 627º—Si en el puerto extranjero hubiera uno o más buques de guerra nacionales, el Capitán, por cortesía, pasará a bordo del buque insignia, a cuyo Jefe le dará cuenta de todos los acontecimientos de que se ocupan los artículos que preceden.

CAPITULO VIII

DE LOS PILOTOS, PATRONES Y CONTRAMAESTRES. — ATRIBUCIONES GENERALES

Art. 628º—

a) El Primer Piloto es el segundo jefe de la nave; está directamente subordinado al Capitán, y tiene mando sobre toda la tripulación.

b) Reemplaza al Capitán en caso de ausencia momentánea y le sucede provisionalmente en caso de muerte.

c) Está encargado directamente de la estiba, limpieza y conservación del buque y en general de todo lo concerniente a la policía y seguridad del mismo, para lo cual recibirá diariamente órdenes del Capitán, transmitiéndolas a quien corresponda, siendo responsable de su ejecución; le dará además cuenta de su cumplimiento.

d) En todas las circunstancias importantes y a cualquier hora del día o de la noche, está obligado a acudir a la llamada del Capitán.

e) No ordena ningún movimiento importante sin el respectivo consentimiento del Capitán; si las circunstancias no le permitieran recibir sus órdenes, le dará cuenta a la brevedad posible de las disposiciones que haya tomado.

f) Llevará un libro de órdenes de acuerdo con las órdenes verbales que directamente reciba del Capitán referentes a trabajos y disposiciones para el servicio interno del buque.

g) Para ausentarse de la nave recabará autorización del Capitán.

h) Vigila todos los trabajos que se ejecuten a bordo, salvo los que se efectúen por contratistas, en cuyo caso sólo tendrá la supervigilancia de ellos.

i) De acuerdo con las instrucciones del Capitán, hará practicar a la tripulación y pasajeros los ejercicios de emergencia, incendio, colisión y abandono del buque.

j) Tendrá a su cargo el Libro Diario de Bitácora.

k) La guardia del Primer Piloto será la que disponga el Capitán, y su puesto será a proa para la maniobra de anclas en las faenas de entrada y salida de puerto.

l) Acompañará al Capitán en las revistas de policía e inspección que aquél practique.

m) Cuidará que cuando el Capitán tome el mando de la nave para entrar y salir de puerto, los demás Pilotos estén ocupando sus puestos de maniobra.

n) Ejercerá continua vigilancia sobre las amarras del buque, haciendo aclarar las vueltas de las cadenas cuando sea necesario. Se asegurará también con frecuencia de que las anclas de repuesto están listas para ser usadas en cualquier momento.

o) Cuando se embarque o desembarque pólvora, explosivos y artificios de fuego, de acuerdo con las órdenes del Capitán, vigilará los distintos compartimientos del buque donde pueda haber peligro, tomando a la vez todas las precauciones que reclama esta operación y las medidas necesarias para evitar cualquier accidente. Conservará depositadas en su camarote las llaves

del pañol donde se guarden explosivos, cohetes de señales, y demás artificios de fuego.

p) Cuando el Capitán ordene que se tengan listos artificios de fuego fuera del pañol ya sea para señales u otras eventualidades, vigilará que no sean extraídas sino las cantidades indicadas, y que se depositen en lugares del buque en que su presencia no ofrezca peligro alguno.

q) Conservará en su camarote las llaves que permitan maniobrar libremente las tomas de aguas y válvulas de inundación.

r) Debe siempre estar en aptitud de dar al Capitán los datos que éste le solicite respecto a las existencias de agua, material de cubierta y demás aprovisionamiento de su cargo.

s) En caso de incendio, naufragio u otros accidentes que pongan a la nave en peligro, se contraerá a mantener el orden a bordo, secundando las disposiciones del Capitán; si éste ordena el abandono de la nave, dirigirá tal operación, cuidando que los pasajeros sean desembarcados en primer lugar, dando preferencia a las mujeres y niños. Salvo órdenes, contrarias no abandonará el buque sino junto con el Capitán.

Art. 629º—El Segundo Piloto es el directamente encargado de la derrota del buque y de todos los instrumentos de navegación.

Art. 630º—

a) Los demás Pilotos como Oficiales de la nave, deben siempre estar listos para ejecutar las órdenes que les impartan el Capitán o Primer Piloto.

b) Tanto en las entradas de puerto como en los pasos de canales, y en general en toda circunstancia difícil en que mayor pueda ser el peligro, deberán encontrarse en cubierta el Capitán y Oficiales del buque.

c) Cualquiera que sea el peligro del buque, no debe ser abandonado sino en último extremo, después de haber agotado los medios para salvarlo. En todo caso, deberá siempre formarse un Consejo, a fin de que todo el personal de Oficiales emita su parecer al respecto.

d) Deben ceñirse a las órdenes de servicio establecido a bordo, vigilando que la tripulación no se aparte de ellas por ningún motivo.

e) Contribuyen a la pronta ejecución de las órdenes dadas y cuidan de que los tripulantes acudan a sus puestos.

f) Los Pilotos encargados de los diferentes servicios reciben órdenes directamente del Capitán o Primer Piloto, a los cuales darán cuenta de su ejecución.

g) Deben tener exacto conocimiento del material a su cargo y asegurarse de que dicho material es apto para el servicio a que se le destina, y que las plumas, winches y aparejos para carga y descarga, se encuentran en buenas condiciones y puede hacerse uso de ellos con toda seguridad.

h) Son directamente responsables de las bodegas que tienen a su cargo; cuando tengan sobrecargo adscrito a la bodega lo serán mancomunadamente con este último.

i) Para pasar a tierra pedirán autorización al Capitán o en ausencia de éste al Primer Piloto.

j) El servicio de guardias de los Pilotos, será arreglado por el Capitán, no pudiendo ser alterado ni cambiado sin autorización expresa de éste.

k) Están obligados a desempeñar cualquier comisión del servicio que les encomiende el Capitán.

l) Deben asistir a los ejercicios de incendio y abandono, ocupando los puestos que se les haya designado de antemano.

m) Tendrá siempre a bordo los instrumentos y libros referentes al desempeño de su profesión, y efectuarán tanto de día como de noche, las observaciones astronómicas y cálculos que determine el Capitán.

Art. 631º—

a) El Piloto de guardia es responsable de la estricta ejecución de las órdenes que dé el Capitán.

b) En todos los casos imprevistos, tomará inmediatamente las medidas que exija la seguridad de la nave, dando al mismo tiempo cuenta al Capitán.

c) En navegación es responsable hasta el momento de la llegada del Capitán o Primer Piloto al puente, de las medidas que haya tomado en cualquier circunstancia, así como de las consecuencias resultantes de su descuido al no tomar las providencias necesarias.

d) Seguirá estrictamente las reglas internacionales para evitar colisiones.

Art. 632º—

a) Antes de tomar la guardia el Piloto que entra de servicio, debe enterarse de las órdenes escritas por el Capitán en el libro respectivo, y por el Primer Piloto en el libro de órdenes de éste. Recibirá del Piloto de guardia saliente las órdenes verbales dadas por el Capitán, así como los datos respecto a la situación de la nave.

b) La guardia se relevará en el mar expresando los datos necesarios para conocer la posición del buque con respecto a tierra. Si debido a dicha situación el Piloto entrante lo considerase necesario pedirá órdenes al Capitán antes de aceptar la responsabilidad de la guardia.

c) El Piloto que recibe la guardia se cerciorará de que el buque gobierna al rumbo indicado y de que la máquina funciona con regularidad.

d) No podrá cambiar el rumbo dado por el Capitán; pero si por una causa cualquiera se viere obligado a apartarse de él, pondrá ese hecho en su conocimiento sin dilación. Es también su deber cerciorarse con frecuencia de que el timonel gobierna al rumbo prescrito.

e) Cuidará de que las órdenes concernientes a la máquina sean estrictamente ejecutadas, debiendo asegurarse de que la velocidad del buque es la indicada.

f) El Piloto de guardia vigila además el velamen, si lo hubiere, así como el estado del tiempo y de la mar.

g) El Piloto de servicio exigirá que los individuos de la guardia estén siempre listos a ejecutar cualquier maniobra y que se mantengan en la parte de cubierta que les está designada. Durante los malos tiempos puede autorizarlos para ocupar otro lugar del buque.

h) Le es prohibido durante su guardia entregarse a cualquier ocupación que lo distraiga de su servicio.

i) No puede dejar su puesto en la mar sin haber sido previamente relevado por otro Piloto.

j) Al fin de su guardia se hará presentar un apunte con los datos de máquinas que debe consignar en el Libro Diario de Bitácora.

k) Después de entregado el servicio, el Piloto saliente escribirá y firmará de su puño y letra el libro de guardias, anotando la hora y el detalle de todos los movimientos ejecutados a bordo, consignando también las observaciones y datos relativos a la navegación así como todos los acontecimientos ocurridos durante su servicio. Debe además agregar la situación del buque en en la carta y la respectiva anotación en el Libro.

Art. 633º—

a) El Piloto de guardia hará apostar vigías en conformidad con las órdenes impartidas por el Capitán.

b) Se asegurará con frecuencia de que dichos individuos no dejen de vigilar con el mayor cuidado, y es particularmente responsable de los resultados de su desatendencia al respecto.

c) Se cerciorará a menudo de que las luces de navegación tienen la intensidad necesaria y de que están bien orientadas.

d) Durante su guardia hará dar aviso inmediato al Capitán de todo buque, tierra o cualquier novedad que advierta.

Art. 634º—En cuanto se haya de poner las máquinas en movimiento, sea para balancearla o para emprender la marcha, el Piloto de guardia se cerciorará de que no hay ninguna embarcación cercana que pueda sufrir por esto, ni objeto flotante susceptible de enredarse en la hélice.

Art. 635º—

a) Se cerciorará de que están tomadas todas las disposiciones para socorrer a un hombre que caiga al agua, y en particular, que los salvavidas y la propia embarcación de salvamento estén listos y prontos a embarcarse la gente destinada para tripularla.

b) Cuando caiga un hombre al agua, procederá a ejecutar la maniobra respectiva cuidando de no perder la

marcación del hombre así como la del salvavidas que se le arrojó.

Art. 636º—

a) A la vista de tierra, el Piloto de guardia tomará marcaciones con la frecuencia necesaria; lo mismo hará cuando se cambie de rumbo, para estar seguro en todo instante de la posición del buque.

b) Al fondear, ya sea por entrar a puerto o simplemente por cambio de fondeadero, el Piloto de guardia marcará los puntos que haya designado el Capitán, con el fin de fijar la situación del buque. Todas estas marcaciones se anotarán en el Diario de Bitácora.

Art. 637º—

a) Los Pilotines no pueden montar guardia solos, ni mucho menos tener la responsabilidad de ella; deben hacer servicio como segundos a cargo de algún Oficial, de preferencia en la guardia del Primer Piloto.

b) Les son comunes las disposiciones especificadas para los demás pilotos, y están directamente a órdenes del Capitán y del Primer Piloto para todo lo relativo a práctica profesional, cálculos astronómicos y comisiones del servicio.

Art. 638º—A los Patrones de Cabotaje les son aplicables en la parte correspondiente, las mismas obligaciones establecidas para los Capitanes de naves.

Art. 639º—

a) Los Patrones Prácticos son por lo general individuos que llevan muchos años de vida de mar, conocedores competentes y prácticos del puerto donde residen, y que no pueden obtener el título profesional por falta de conocimientos teóricos. A dicha clase de Patrones les acuerda el presente Reglamento la facultad de poder hacer viajes sólo dentro de limitada zona, siempre que el Capitán de Puerto considere que pueden desempeñarse bien en la navegación, y sólo a falta de Patrones titulados en la localidad.

b) Les corresponde las mismas atribuciones que a los Patrones de Cabotaje.

Art.640º—El Contramaestre de una nave mercante nacional, tiene los deberes siguientes:

a) Está especialmente encargado de la vigilancia de las anclas, aparejos, amarras, embarcaciones menores y pertrechos de las mismas.

b) Dirige personalmente todo trabajo o maniobra que se haga en la arboladura; se asegura del buen estado y funcionamiento de todo lo referente a la maniobra de anclas de la cual está directamente encargado; revisa los pescantes, plumas, aparejos, y en general todo el material destinado a cargar, descargar y el de maniobra.

c) Dará cuenta al Primer Piloto de las faltas que notare en la maniobra y solicitará del mismo Oficial los repuestos necesarios.

d) A cualquier hora del día o de la noche en que se haya de fondear una ancla, dirigirá esta maniobra; igual obligación tiene cuando se trate de amarras o coderas.

e) Cuida especialmente de la conservación de espías, amarras, y en general todo lo que sea cabullería.

f) Dirige y vigila la policía del buque y embarcaciones.

g) En la mar inspeccionará en las mañanas y a la puesta del Sol la embarcación de salvamento, a fin de cerciorarse que tiene todo el material debido, y se encuentra lista para ser arriada en cualquier momento; asimismo presentará diariamente la relación del personal del bote de salvamento.

h) Es el Jefe de la tripulación y tiene mando sobre todo el personal de marinería.

i) Cuando se le imparta alguna orden, dará cuenta de su ejecución al Piloto que la impartió.

j) Se abstendrá de dar órdenes o tomar disposiciones sin ser autorizado por el Capitán, Primer Piloto o Piloto de guardia.

CAPITULO IX

DE LOS MAQUINISTAS Y MOTORISTAS. — ATRIBUCIONES Y DEBERES

Art. 641º—Dentro de la especialidad y jerarquía correspondientes, son comunes a los Motoristas las atribuciones, obligaciones y responsabilidades señaladas a continuación para los Maquinistas.

a) El Primer Maquinista de una nave es el encargado de la dirección de las máquinas y motores, siendo responsable de su buen funcionamiento; recibe directamente del Capitán las órdenes para el servicio y le da cuenta de su ejecución.

b) Debe tener completo y exacto conocimiento de las máquinas a su cargo y estudiar la manera de conseguir, al mismo tiempo que la mayor eficiencia, la más estricta economía en el consumo de combustible y de más artículos de máquinas.

c) Cuando se proceda al cambio de piezas de repuesto para la máquina, asistirá a esta operación, consignando el resultado en el Libro respectivo.

d) No puede emprender modificación alguna, reparación o trabajo de entidad, sin conocimiento previo del Capitán del buque.

e) Tendrá especial cuidado y vigilancia con los aparatos y material dependiente de la máquina destinado a combatir incendios y controlar vías de agua.

f) Durante las inspecciones acompañará al Capitán en la visita que éste practique en el departamento a su cargo.

g) Está obligado a tomar la dirección de las máquinas en las entradas y salidas de puerto, cuando se esté ejecutando alguna maniobra importante y en general cuando el Capitán tome el gobierno del buque.

h) Vigilará que los maquinistas de guardia cumplan estrictamente tanto las órdenes impartidas por él, cuanto las que se den del puente por el Capitán o Piloto de guardia.

i) En el curso de la navegación exigirá que el Maquinista de guardia le dé cuenta de las órdenes recibidas del puente, tendientes a modificar de una manera importante en andar o la conducción de fuegos.

j) Exigirá asimismo que se le dé cuenta inmediato de las averías o accidentes que se produzcan en el departamento de máquinas.

k) Si las circunstancias lo requieren, acudirá a tomar la dirección de las máquinas a cualquier hora del día o de la noche.

l) Estará encargado de señalar las instrucciones para el servicio general de máquinas, distribución de guardias y las particulares de servicio, a fin de precaver accidentes.

m) Llevará personalmente el Libro de máquinas al que firmará diariamente.

n) Al ser relevado de su puesto, entregará el cargo bajo prolijo inventario al maquinista que lo reemplace, haciendo un examen minucioso de las máquinas principales y auxiliares, calderas y demás motores a su cargo.

Art. 642º—El Segundo Maquinista es el directamente encargado de todo lo relacionado con los equipos contra incendio del buque, así como de su eficiente utilización.

Art. 643º—

a) Los Maquinistas subalternos de un buque mercante, están bajo las órdenes directas del Primer Maquinista, al cual secundarán en todo lo referente al servicio.

b) Serán distribuidos por el Primer Maquinista en el servicio y trabajos de las diversas secciones del departamento de máquinas y calderas.

c) Se turnarán en el servicio de guardias en puerto y en el mar, de acuerdo con las disposiciones que al respecto haya impartido el Primer Maquinista.

d) Deberán tener perfecto conocimiento del buque, tanto de las secciones de máquinas y calderas, cuanto de los sistemas de inundación y achique, secciones estancas, tuberías, bombas, grifos y comunicaciones eléctricas.

e) Al salir a tierra lo harán solicitando previamente el permiso del Primer Maquinista.

Art. 644º—

a) El Maquinista de guardia no puede ausentarse del departamento de máquinas por ningún motivo, sin antes haber sido relevado.

b) No le es permitido ocuparse sino única y exclusivamente de las obligaciones de su guardia.

c) Hará dar aviso al Primer Maquinista de las órdenes que reciba del Capitán o Piloto de guardia, referentes a la marcha o conducción de los fuegos; de igual manera procederá en caso de accidentes, averías, u ocurrencias extraordinarias en el departamento de máquinas.

d) Si por alguna circunstancia se viere obligado a disminuir la velocidad o parar la máquina lo hará después de dar aviso al Primer Maquinista y Piloto de guardia. En circunstancias, imprevistas y siempre que la conservación de las máquinas así lo requiera, podrá proceder inmediatamente con la urgencia del caso, dando cuenta a la brevedad posible.

e) El Maquinista de guardia anotará en el Libro respectivo todas las novedades que hubiesen ocurrido durante su servicio. Si el Piloto lo solicita, le enviará los datos de máquinas que deben ser considerados en el Libro de Bitácora.

Art. 645º—

a) El Cuarto Maquinista se embarca al igual que el Pilotín previos los requisitos que prescribe este Reglamento; es generalmente un individuo mecánico de profesión que efectúa práctica de máquinas para llenar los requisitos establecidos a fin de poderse titular en la categoría de Tercer Maquinista.

b) Salvo la excepción consignada en el párrafo (g) del artículo 543º, no puede hacer guardia solo, ni tener la responsabilidad de la máquina. Hacer servicio como segundo de guardia, a órdenes de cualquier otro maquinista y de preferencia de las del segundo.

CAPITULO X

DE LOS RADIOTELEGRAFISTAS

Art. 646º—

a) El Primer Radiotelegrafista, como Jefe de Estación, es directamente responsable ante el Capitán del buque de todo lo concerniente a su cargo, tanto en lo que respecta al material como al personal que trabaja a sus órdenes. Es igualmente responsable del correcto estado de los libros y registros de despachos de su Estación.

b) En el caso que tenga personal de cargo bajo sus órdenes, formulará los roles de guardia, los cuales deberá hacer visar por el Capitán.

c) Para ausentarse del buque deberá pedir autorización del Capitán y en ausencia de éste, del Primer Piloto.

Art. 646aº—

a) El Primer Electricista, como Jefe del Departamento de Electricidad, es directamente responsable ante el Capitán del buque de todo lo concerniente a su cargo tanto en lo que respecta al material como al personal que trabaja a sus órdenes, es igualmente responsable del correcto estado de los libros y registros de su cargo.

b) Formulará los roles de guardia del personal bajo sus órdenes los cuales deberán ser visados por el Capitán del buque.

c) Para ausentarse del buque deberá pedir autorización del Capitán y en ausencia de éste del Primer Piloto.

NOTA.—Ampliado por D.S. Nº 32 del 27-5-59.

Art. 647º—

a) Para los fines del servicio, los Radiotelegrafistas subalternos estarán en todo momento bajo las órdenes del Primer Radiotelegrafista y del Capitán del buque en que sirven, ante los cuales responderán de cualquier falla, anormalidad o falta.

b) Para ausentarse del buque solicitarán autorización del Primer Radiotelegrafista o del Capitán.

Art. 647a°—

a) Para los fines del servicio, los Electricistas Subalternos estarán en todo momento bajo las órdenes del Primer Electricista y del Capitán del buque en que sirven, ante los cuales responderán de cualquier falla, anormalidad o falta.

b) Para ausentarse del buque solicitarán autorización del Primer Electricista o del Capitán.

NOTA.— Ampliado por D.S. N° 32 del 27-5-59.

Art. 648°—

a) El Ayudante Radiotelegrafista en todo lo concerniente al servicio de su especialidad recibirá instrucciones de su Jefe de Estación, quien supervigilará su trabajo.

b) Para pasar a tierra, solicitará autorización del Primer Radiotelegrafista.

Art. 648a°—

a) El Ayudante de Electricista, recibirá instrucciones y órdenes de su jefe inmediato en todo lo concerniente a su especialidad, quien supervigilará su trabajo.

b) Para pasar a tierra solicitará autorización del Primer Electricista.

NOTA.—Ampliado por D.S. N° 32 del 27-9-59.

Art. 649°—

a) Si las necesidades del servicio a bordo requieren los servicios de los Radiotelegrafistas, estando en puerto, su acción estará limitada a lo relativo a disciplina y orden, no debiendo intervenir en faena marinera que requiera personal de maniobra.

b) La separación del puesto que desempeñen, no implica cancelación del título, pudiendo prestar sus servicios en cualquier otra estación fija o móvil del territorio nacional.

c) La cancelación del título sólo podrá ser hecha por autoridad competente, a causa de incompetencia profesional comprobada.

d) Formarán el personal de reserva de Radiotelegrafistas de la Armada Nacional.

Art. 649a°—

a) La cancelación del Título del Electricista sólo podrá ser hecha por la autoridad competente, a causa de incompetencia profesional comprobada.

b) Formarán el Personal de Reserva, dentro de la especialidad en la Armada Nacional.

NOTA.—Ampliado por D.S. N° 32 del 27-5-59.

CAPITULO XI

DE LOS CONTADORES Y SOBRECARGOS

Art. 650°—El Contador de una nave es nombrado directamente por el propietario de ella, o por la Compañía Naviera; recibe directamente del Capitán las órdenes relativas a su servicio, llenando en lo que concierne a material, personal, víveres y administración general, los deberes que le impone la Compañía o propietario de la nave.

Art. 651°—El Contador:

a) Llena las funciones de Oficial de Registro Civil a bordo, para los efectos de nacimientos y defunciones.

b) Recibe junto con el Capitán el testamento de cualquier persona embarcada.

c) Lleva un rol de la tripulación, expresando todos los cambios que ocurran en la Oficialidad, marinería y pasajeros.

d) En caso de naufragio tratará de salvar el Rol de la Tripulación y los documentos más importantes de su cargo.

e) Forma el inventario de las prendas pertenecientes a toda persona que fallezca a bordo.

f) Atiende los reclamos que sobre alimentación o quejas en general formule cualquier pasajero o tripulante de la nave.

g) Al llegar la nave a puerto, recibe en el portalón al Ayudante de la Capitanía o Práctico que va a hacer la visita oficial, cuando no sea el Capitán de Puerto el que reciba al buque.

h) Está obligado a guardar en la caja de caudales, el dinero alhajas o papeles de importancia que solicite dejar en depósito cualquier pasajero, al que otorgará el comprobante respectivo, previo pago de tarifa de carga de tesoro.

i) Prepara y entrega al Capitán de Puerto o al Ayudante de la Capitanía todos los papeles de la nave que debe presentar al arribo a puerto.

j) Es directamente responsable de todo lo referente al servicio de administración de la nave, y al mismo tiempo, de la atención que reclama el servicio de pasajeros a bordo.

Art. 652º—Las obligaciones generales de los Sobrecargos son similares a las del Contador de la nave, al cual asesorarán en todo lo relativo al servicio de administración, cumpliendo las órdenes que imparta, y siendo responsables junto con los Pilotos de la carga de las bodegas respectivas.

Art. 653º—En caso de ausencia o fallecimiento del Contador éste será reemplazado por el Primer Sobrecargo, y a falta de éste, por quien lo siga en orden de jerarquía dentro del personal de Administración del buque.

CAPITULO XII

DE LOS OFICIALES FLUVIALES Y LACUSTRES

Art. 654º—Las atribuciones y deberes de los Patrones Fluviales y Capitanes Prácticos Lacustres, en su condición de Jefes de nave, son las que el presente Reglamento señala a los Capitanes Marítimos, con las restricciones inherentes a la naturaleza de la navegación y comercio fluvial o lacustre.

Art. 655º—Las atribuciones y deberes de los Prácticos Fluviales son las siguientes:

a) Dirigir la navegación, desde que la nave es puesta en franquía por el Patrón, hasta que éste tome nuevamente el mando.

b) Solicitar del Patrón, cuando lo estime necesario, el sondaje y señalamiento del canal; así como sugerir las medidas que estime necesario para la seguridad de la navegación.

c) Acatar y ejecutar las órdenes del Patrón así como desempeñar las comisiones del servicio que éste les encomiende.

d) Son igualmente atribuciones y deberes de los Prácticos Fluviales de guardia, las señaladas a los Pilotos de guardia en los artículos 630º, al 640º inclusive.

e) Anotar en el Diario de Navegación de su puño y letra, las novedades ocurridas en su guardia; horas en que se pasó a la cuadra de puertos y puntos notables; encuentro con otros buques; entradas y salidas a puertos, fondeos, encostamientos en la orilla, etc., firmando el Diario al terminar su guardia.

Art. 656º—Los Oficiales de Administración, los de Máquinas y los Contadores tienen las atribuciones y deberes señalados a los Oficiales Marítimos de nominación igual.

CAPITULO XIII

DE LA TRIPULACION. — SU CLASIFICACION. — OBLIGACIONES Y DERECHOS

Art. 657º—El personal de cubierta, máquinas y cámaras de la tripulación, tal como se define en el artículo 494º, se clasifica del siguiente modo:

Cubierta	Máquinas	Cámaras
Carpinteros	Mecánicos	Mayordomos
Timoneles	Engrasadores	Cantineros
Lampareros	Donkeros	Despenseros
Marineros.	Fogoneros	Peluqueros
	Aydt. de Fogonero.	Saloneros
		Camaroteros
		Bañeros
		Cocineros
		Aydt. de Cocinero.

Art. 658º—Para embarcarse como tripulante de un buque de la Marina Mercante Nacional, además de estar inscrito en el Libro de Matrícula de Tripulantes, es necesario poseer su libreta de matrícula respectiva, de conscripción militar o de licenciamiento, electoral y certificado de carecer de antecedentes policiales; y firmar el contrato de embarque que se indica después de los artículos del 663º al 671º inclusive, según el caso.

Art. 659º—

a) En tiempo de guerra es prohibido embarcar en los buques mercantes nacionales individuos nacidos en el territorio enemigo.

b) El incumplimiento de esta disposición será penado con multa de S/. 500.00, a S/. 5,000.00, al Capitán o Armador, si previa investigación les incumbiera responsabilidad en el embarque del tripulante.

Art. 660º—El trabajo de la tripulación será efectuado con las disposiciones del Título XI.

Art. 661º—Son obligaciones de la tripulación:

a) Obedecer al Capitán y Oficiales del buque sin discutir sus órdenes.

b) Respetar al Capitán y Oficiales del buque.

c) Cumplir las disposiciones del presente Reglamento y las que dicte el Capitán para el servicio interno del buque.

d) Dar cumplimiento a los contratos de embarque.

e) Abstenerse a bordo de embriaguez y riñas.

f) Guardar corrección y solicitud en el trato con los pasajeros.

g) Abstenerse de intentar o efectuar contrabandos.

i) Prestar incondicionalmente al Capitán la máxima ayuda y cooperación para combatir y prevenir peligros que amenacen el buque, su cargamento o la vida de los tripulantes o pasajeros.

j) Antes de embarcarse firmar un contrato de embarque.

k) Semestralmente, cuando el tripulante se halle desembarcado, presentar su libreta a la Capitanía para ser sellada.

Art. 662º—Los derechos de la tripulación son los que se establecen en el Capítulo siguiente con carácter general para el personal embarcado.

CAPITULO XIV

DEL CONTRATO Y TRABAJO DEL PERSONAL EMBARCADO

Art. 663º—

a) El trabajo del personal embarcado será efectuado por contrato.

b) Todo hombre de mar, antes de embarcarse firmará su "contrato de embarque".

c) El término "hombre de mar" se refiere a todo Oficial o Tripulante de la Marina Mercante Nacional.

Art. 664º—

a) El contrato de embarque es un documento en que se especifica los servicios que debe prestar el hombre de mar, la remuneración que percibirá por ellos, así como las estipulaciones que se señala después.

b) Todo contrato de embarque incluye la obligación del Armador, o Capitán que lo celebra, de proporcionar al hombre de mar alojamiento y alimentación adecuados, por el tiempo que dure el contrato.

Art. 665º—

a) Los contratos de embarque en el Perú, a bordo de naves extranjeras o nacionales serán celebrados ante el Capitán de Puerto de embarque y firmado por las partes contratantes.

b) Si el embarque es a bordo de una nave extranjera, el contrato será firmado además por el Agente de la nave, quien se solidariza por este acto con las obligaciones del Capitán.

Art. 666º—

a) Los contratos de embarque a bordo de naves nacionales, celebrados en el extranjero, lo serán ante el Cónsul del Perú en el puerto de embarque.

b) Si el contrato es para un buque extranjero, el hombre de mar contratado que desee acogerse al amparo consular, deberá hacer registrar su contrato en el consulado. Dicho contrato será registrado si en él se estipula repatriación del hombre de mar o el regreso al puerto de embarque en caso de despedida o término del contrato.

Art. 667º—Todo contrato de embarque celebrado ante el Capitán de Puerto o Cónsul del Perú, será hecho cuando menos en tres ejemplares, dos para las partes contratantes y uno para el archivo de la Capitanía o Consulado Peruano, donde se celebra.

Art. 668º—El hombre de mar podrá efectuar contratos de embarque de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código Civil y con las de este Reglamento.

Los contratos de embarque pueden ser efectuados:

a) Por uno o más viajes redondos.
b) Por tiempo determinado.
c) Por tiempo indeterminado.
d) Por participación en el flete.

Art. 669º—

a) Exceptuando el caso del contrato indicado en el inciso (d) del artículo anterior, en los demás contratos es obligatoria la fijación de un sueldo, cuyo pago se hará en períodos de tiempo no mayores de un mes.
b) El Armador de común acuerdo con el Oficial o Tripulante puede retener hasta el 15% del haber mensual como garantía del cumplimiento del contrato. Este descuento no podrá subsistir por término mayor de seis meses.
c) Los contratos de embarque deberán estipular:
   1.—Clase de contrato
   2.—Empleo a bordo
   3.—Sueldo y participación sobre el flete o las utilidades.
   4.—Porcentaje del sueldo que retiene el Armador

5.—Asignación que deje el Oficial o Tripulante mientras esté en viaje, con indicación del nombre y domicilio de la persona que va a recibirla.

6.—Puerto terminal del contrato

7.—Puerto al cual debe ser devuelto el tripulante

8.—Cualquiera otra estipulación que quieran establecer de común acuerdo los contratantes constará, siempre que esté conforme con la Ley y Reglamentos vigentes.

Art. 670º—

a) El contrato por uno o más viajes comprende la obligación de hacer solamente el viaje de ida al puerto de destino, debiendo el tripulante ser devuelto al puerto de origen por cuenta del Armador.

b) El contrato por uno o más viajes redondos, implica la obligación de efectuar el viaje de ida y el de regreso al puerto de partida; pudiendo convenirse en el contrato otro puerto distinto como puerto terminal.

c) Las bonificaciones extraordinarias que perciban los tripulantes de los buques mercantes nacionales, que viajan al extranjero, se harán efectivas desde el día que el buque zarpe del último puerto de embarque de carga, hasta el día de su regreso al puerto en que deba iniciar su descarga total.

Art. 671º—

a) Los contratos por tiempo determinado y por tiempo indeterminado implican la obligación para el hombre de mar de efectuar los viajes redondos de travesía o cabotaje que determine el Armador a cualquier puerto extranjero o nacional, salvo que se indique en el contrato determinada línea de navegación.

b) Si el vencimiento del término del contrato se verifica en viaje, se considerará prorrogado el contrato en las mismas condiciones hasta llegar al puerto convenido en él, para el desembarque del hombre de mar.

Art. 672º—En los contratos por más de un viaje o viaje redondo, así como en los contratos por tiempo determinado o indeterminado el Armador o propietario de varios buques po-

drá trasladar al hombre de mar contratado a cualquiera de ellos, siempre que el cambio no indique modificación alguna del contrato, en el sueldo, obligaciones o línea de navegación convenida.

Art. 673º—Para poder poner término a un contrato por tiempo indeterminado deberá dar el Armador o Capitán al hombre de mar y éste a aquél, un aviso anticipado de un viaje redondo hasta el puerto de embarque.

Art. 674º—El Capitán podrá poner término a un contrato de embarque sin esperar el vencimiento, y sin el aviso a que se refiere el artículo anterior, en los casos contemplados en el artículo 573º.

Art. 675º—El hombre de mar podrá poner término a su contrato, sin esperar a su vencimiento, en los siguientes casos:

a) Por incumplimiento de las estipulaciones relativas al pago, a la alimentación o al alojamiento.

b) Por mal trato de parte de sus superiores.

c) Por las causales indicadas en el artículo 696º.

Art. 676º—Para poner término al contrato en los casos indicados en el artículo anterior, el hombre de mar dará aviso con 4 días de anticipación, por lo menos, a la salida del buque.

Art. 677º—Quedará rescindido de hecho, sin lugar a indemnización alguna, el contrato de un hombre de mar, que hiciere o pretendiere hacer contrabando.

Art. 678º—

a) La duración de la jornada de trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante Nacional, será de 8 horas diarias.

b) Se considerará como horas extraordinarias y se pagarán por ellas un recargo convencional respecto del salario ordinario, todas las que se excedan del término fijado en el artículo anterior, con las excepciones que se indican a continuación.

c) El hombre de mar no podrá exigir el pago de sobretiempos, por las horas extraordinarias de labor, en los casos siguientes:

1.—Cuando el buque esté en peligro, por averías, mal tiempo, incendios, varadas u otras causas de fuerza mayor.

2.—Cuando sea necesario salvar a otro buque o embarcación cualquiera.

3.—Cuando por consecuencia de enfermedades, accidentes u otras causas de fuerza mayor, sobrevenidas en el curso del viaje, la dotación del buque se encuentre reducida en su personal; y

4.—Cuando se practique a bordo ejercicios de emergencia: incendio, abordaje y abandono del buque.

d) No tendrán derecho al pago de sobretiempo los Oficiales que realicen labores en horas extraordinarias, para subsanar errores cometidos por ellos en sus respectivos turnos.

Art. 678a°— **Jornada de Trabajo**.— La duración de trabajo a bordo de los buques en el Lago Titicaca será de 8 horas diarias. Cuando por alguna circunstancia, los buques se encuentren amarrados al muelle, los marineros que conforman los cuartos de guardia cumplirán labores de policía del barco dentro del término de éstos. Para las maniobras de atraque y desatraque de los vapores a los muelles de amarre a boyas o fondeo, es obligación de toda la tripulación estar presente a prestar sus servicios, aunque no se encuentren de guardia, sin exigir por esto pago de sobretiempo. Se considerará como horas extraordinarias y se pagarán por ellas el sobretiempo correspondiente cuando en el puerto de Guaqui (BOLIVIA), el trabajo se prolongue después de las 8 p.m. al personal de tripulación que intervenga en el cuidado de las bodegas. Siempre que el buque tenga que permanecer durante la noche en el Puerto. En las maniobras de salida y entrada a los canales de PUNO y GUAQUI (BOLIVIA), se considerará como sobretiempo al personal de Oficiales de Cubierta y Máquinas, que no estén de guardia y cuya presencia sea necesaria abonárseles como máximo media hora extra. Cuando los buques permanezcan en el Puerto menos de 24 horas los turnos de guardia se considerarán como de navegación. Cuando el buque permanezca en puerto más de 24 horas el piloto y contramaestre se turnarán en la guardia nocturna, permaneciendo alternadamente, una cada noche a bordo. Queda exceptuado de este servicio el Capitán quien permanecerá durante todos los días a bordo, los turnos de guardia en el Departamento de Má-

quinas será de cuatro horas cada uno, durante la navegación. En puerto, cuando la permanencia del buque excede de 24 horas, el personal de máquinas y cubierta trabajará las 8 horas ordinarias de 7 a 11 a.m. y de 1 a 5 p.m. atendiendo las labores inherentes a su cargo.

NOTA.—Ampliado por D.S. Nº 4 del 19 de Enero de 1961.

Art. 679º—

a) En los días domingos y festivos, no se exigirá al hombre de mar sino aquellas labores que no pueden postergarse y que sean indispensables para servicio, seguridad, hìgiene o limpieza de la nave.

b) No surtirá efecto lo dispuesto en el inciso anterior en los días en que la nave entre a un puerto o salga de él, en los casos de fuerza mayor y respecto del personal de cámara y de servicio general, cuando haya pasajeros a bordo.

Art. 680º—No será obligatorio el trabajo los días domingos y de descanso obligatorio cuando la nave se encuentre fondeada en el puerto de término del viaje o en el de retorno habitual.

Art. 681º—

a) Queda excluído de la jornada de trabajo a que se refiere el artículo 678º, el Capitán o el que oficialmente lo reemplace, cuyas funciones deben ser consideradas como de labor continua mientras permanece a bordo.

b) También quedan excluídos de la jornada indicada, el Ingeniero, Jefe, el Contador, el Médico, el Telegrafista a cargo de la estación de radio y cualquier otro oficial que por razón de su cargo, tenga una labor descontinua o deba permanecer en su puesto para la seguridad de la nave y de los pasajeros.

Art. 682º—Salvo en caso de fuerza mayor, a juicio del Capitán, los hombres de mar no estarán obligados a efectuar ningún trabajo que no les corresponda según su contrato y de acuerdo con la categoría, clase y servicio a que cada cual pertenezca.

Art. 683º—El hombre de mar contratado para servir en un buque nacional, no podrá rescindir su contrato ni dejar de

cumplirlo, sino, por impedimento de fuerza mayor. De no existir esta causal será suspendido temporalmente a juicio de la autoridad competente o borrado de la matrícula en caso de rescisión.

Art. 684º—El tripulante que rescinde de hecho un contrato sin mediar las causales de impedimento de que trata el artículo anterior, pierde los salarios que hubiese devengado, los cuales quedarán a beneficio del buque en que estaba contratado.

Art. 685º—El contrato celebrado en puertos peruanos ante la autoridad marítima, o en puertos extranjeros ante el Cónsul del Perú, no podrá ser alterado por ninguna de las partes contratantes. Los perjuicios que derivan de la alteración del contrato, serán de responsabilidad de la parte que los ocasione.

CAPITULO XV

DE LOS DERECHOS DEL PERSONAL EMBARCADO

Art. 686º—El Capitán o Patrón de un buque de la Marina Mercante Nacional, tiene derecho:

a) A ser indemnizado por los gastos que hiciera en provecho del buque, con fondos propios o ajenos en los casos contemplados en el artículo 596º e inciso (g) del artículo 559º.

b) Rehusar hacer viaje si sobreviene peste, guerra, bloqueo o impedimento legítimo del buque sin limitación de tiempo estando el buque fletado para determinado puerto.

c) A ser pagado de sus haberes y ser devuelto al puerto de embarque por cuenta del Armador, si fuese despedido antes de la terminación del viaje.

d) A las demás indemnizaciones establecidas para la Oficialidad y Tripulación que le sean aplicables.

Art. 687º—La Oficialidad y Tripulación tienen derecho a:

Ser indemnizados por rescisión del contrato de embarque en la siguiente forma:

a) A un mes de sueldo, además de lo ganado hasta la fecha de la revocación del viaje, cuando esta revocación se decidiera por voluntad del Armador, antes de salir el buque a la mar. Si el contrato fue por viaje cuya duración calculada fuera de un mes o menos, se les pagará el haber proporcional a 15 días

b) A los sueldos devengados y al haber correspondiente a los días necesarios para ser devueltos al puerto de embarque, cuando la revocación del viaje es hecha por voluntad del Armador, estando el buque en viaje. Si el contrato de embarque fue por viaje o viaje redondo, el hombre de mar será pagado totalmente de su salario como si el viaje hubiese sido terminado. En ambos casos, el Oficial o Tripulante será devuelto al puerto de embarque por cuenta del Armador.

c) A la mitad de los haberes señalados en el inciso (a) cuando se cambie el destino del buque estipulado en el contrato de embarque y el Oficial o Tripulante no esté conforme con ello. Si se acepta el cambio del destino del buque el Oficial o Tripulantes tiene derecho a firmar nuevo contrato y a un aumento equitativo de sus haberes en caso de viaje más largo, u otras circunstancias justificativas para ello. Pero en caso de viajes más cortos no podrá disminuirse el sueldo estipulado.

d) A los salarios devengados hasta el día de la revocación del viaje, cuando la revocación sea hecha por justa causa independiente de la voluntad del Armador y antes de que el buque se haga a la mar.

Se considera causas justas para la revocación del viaje:

1º—La declaratoria de guerra o interdicción del comercio, a cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

2º—El estado de bloqueo del puerto de su destino, o peste que sobreviniera después del ajuste.

3º—La prohibición de recibir en el mismo puerto los artículos que compongan el cargamento del buque.

4º—La detención o embargo del cargamento o del buque por orden del Gobierno, o por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

5º—La inhabilitación del buque para navegar.

e) A los salarios devengados hasta el día de embarque en el puerto donde arribe el Capitán en beneficio del buque y cargamento, cuando la revocación del viaje se haga por razones de fuerza mayor, y a ser devuelto al puerto de embarque por cuenta del Armador. Pero si el buque hubiera de continuar sus viaje, podrán el Capitán y la Tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

f) A la mitad del sueldo, en caso de detención o embargo del buque, cuya duración no exceda de tres meses. Excedido el plazo de tres meses caduca el contrato, debiendo abonarse al Oficial o Tripulante la cantidad que le habría correspondido percibir según su contrato concluído el viaje, y si el contrato hubiera sido por viaje redondo, deberá cumplirse éste en los términos convenidos, debiendo en todo caso el hombre de mar ser devuelto al puerto de embarque por cuenta del Armador.

g) A recibir el reintegro de sus haberes en el caso de que el Armador percibiera indemnización por el embargo o detención que hubiese sufrido.

h) A contratarse de nuevo, o a desembarcarse no habiendo estipulado en contrario, después de llegado a puerto de destino y terminado la descarga, si el Capitán en lugar de efectuar el retorno, fletara o cargara el buque para ir a otro destino. En caso de desembarcarse el hombre de mar deberá ser devuelto al puerto de origen por cuenta del Armador.

i) A recibir un aumento de sueldo en concepto de indemnización por prolongación de viaje si el Capitán estando en el extranjero decidiera ir a un puerto libre para cargar, no pudiendo el hombre de mar en este caso desembarcarse.

j) A la parte proporcional que le corresponde en la indemnización que las personas responsables de la revocación, demora o mayor extensión del viaje, hicieran al Armador en el caso que el contrato de embarque del hombre de mar sea por porcentajes de participación en el flete o utilidades.

k) A las indemnizaciones respectivas cuando la revocación, retardo o prolongación del viaje sea debido a voluntad del Capitán o del Armador y el contrato de

Oficial o Tripulante sea participación de un porcentaje de flete o utilidad.

l) En caso de inhabilitación del buque para navegar, el hombre de mar, no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; más si la inhabilitación del buque procediera de descuido o impericia del Capitán, del Maquinista, o del Piloto, será indemnizado por el culpable, de los perjuicios sufridos.

Art. 688º—

a) Si el buque y su carga se perdieran totalmente por apresamiento o naufragio, quedara extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

b) Si se salvare alguna parte del buque o del cargamento, o de uno y otro, la tripulación ajustada a sueldo incluso el Capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque, como el importe de los fletes de la carga salvada; más los marineros que navegan a la parte del flete no tendrán derecho sobre el salvamento del casco, sino sobre la parte del flete salvado. Si hubiera trabajado para recoger los restos del buque náufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcional a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrastrados para conseguir el salvamento.

Art. 689º—

a) El personal embarcado cuyo salario sea menos de S/. 1,200.00, anuales, está comprendido en los beneficios de la Ley 1378 sobre Accidentes del Trabajo.

b) El personal embarcado cuyo salario es mayor de S/. 1,200.00, anuales apelará al derecho común para toda indemnización por daños y perjuicios.

Art. 690º—

a) El hecho de naufragio de una nave mercante nacional no exime al propietario, Armador o Agente, de la obligación del mantenimiento de la dotación en el puerto que arribe, y de la repatriación de todo el personal,

salvo de aquellos tripulantes que por su propia voluntad decidieran quedarse, lo cual se hará constar ante el Cónsul del Perú.

b) Igual obligación tendrán los propietarios. Armadores o Agentes, cuando se trate de avería que imposibilite a la nave para seguir navegando y obligue a su venta judicialmente. Esto sin perjuicio del pago de salarios en la forma establecida por el inciso (d) del artículo 686º.

Art. 691º—

a) El Hombre de Mar que enfermare no perderá su derecho al salario durante la navegación, a no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De todos modos, se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación, a calidad de reintegro.

b) Si la dolencia procediese de herida recibida en servicio o defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo común, deduciéndose ante todo de los productos del flete los gastos de asistencia y curación.

Art. 692º—Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abonará a sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según su ajuste y la ocasión de su muerte, a saber:

a) Si hubiese fallecido de muerte natural y estuviera ajustado a sueldo, se la abonará lo devengado hasta el día de su fallecimiento.

b) Si el ajuste hubiera sido a un tanto por viaje le corresponderá la mitad de lo devengado, si el hombre de mar falleció en la travesía a la ida; y el todo, si navegando a la vuelta.

c) Y si el ajuste hubiera sido a la parte y la muerte hubiera ocurrido después de emprender el viaje, se abonará a los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo éste fallecido antes de salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho a reclamación alguna.

d) Si la muerte hubiera ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará a sus herederos, concluído el viaje, la totalidad de los salarios o la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como a los demás de su clase.

e) En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiéndolo sido por descuido u otros accidentes sin relación con el servicio, sólo percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

Art. 693º—

a) El buque, con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, estarán afectos a la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada a sueldo o por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición a otra.

b) Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

Art. 694º—La Oficialidad y Tripulación en número no menor del tercio, podrá reclamar ante el Capitán y autoridades marítimas por deficiencia o mala calidad de los alimentos.

Art. 695º—

a) El hombre de mar no podrá ser despedido antes de la terminación del viaje en el puerto de origen, si en su contrato no consta el tiempo determinado por el cual se embarca.

b) Durante el tiempo de su contrato el Oficial o Tripulante, sólo podrá ser despedido por causa justificada. Se consideran causas justificadas:

1º—Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

2º—Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o cumplimiento del servicio.

3º—Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4º—Embriaguez habitual

5º—Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviera encargado, salvo lo dispuesto en el artículo 691º.

6º—La Deserción.

c) El hombre de mar no puede ser abandonado por el Capitán, ni en tierra ni en el mar, una vez comenzado el viaje y antes de la terminación del mismo, salvo comisión de algún delito a bordo que obligue al Capitán a proceder de conformidad con el Artículo 702º.

d) En los casos de despedida por causa justificada, el contrato caduca y el hombre de mar, deberá ser devuelto al puerto de origen, debiendo descontarse de sus haberes el valor del pasaje. El valor del pasaje y el dinero suficiente para la subsistencia del Oficial o Tripulante en el puerto extranjero donde se le desembarque, será entregado al Cónsul del Perú.

Art. 696º—El hombre de mar quedará libre de todo compromiso, si lo estima oportuno, en los casos siguientes:

1º—Si antes de comenzar el viaje intentara el Capitán variarlo, o si sobreviniera una guerra marítima con la nación donde el buque estaba destinado.

2º—Si sobreviniere y se declare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino.

3º—Si el buque cambiase de propietario.

CAPITULO XVI

DE LAS MEDIDAS DISCIPLINARIAS, FALTAS Y DELITOS A BORDO

Art. 697º—

a) Si el Capitán fuese insultado o faltado de obra por un Oficial o Tripulante de su nave, tomará contra el culpable las medidas convenientes y al llegar a puerto lo entregará a la autoridad marítima o consular según el caso.

b) Igual procedimiento observará el Capitán en los casos de faltamiento a un Oficial.

c) Si el que cometiese el faltamiento es un pasajero, el Capitán lo aislará en su camarote, ejerciendo sobre él, la vigilancia y seguridad necesarias hasta llegar a puerto, donde procederá como en el caso anterior.

Art. 698º—

a) El Capitán está facultado para suspender del ejercicio de sus funciones al Oficial o Tripulante que hubiese cometido alguna falta.

b) La suspensión y el arresto llevan consigo descuento proporcional del haber, no debiendo nunca tal descuento exceder de la tercera parte del sueldo del que disfruta el suspendido o arrestado.

Art. 699º—En los casos de desobediencia de los marineros a las órdenes de sus superiores y en los de embriaguez y riña entre ellos, o si alguno deja de concurrir al servicio que le corresponde y en general en todas las ocasiones en que infrinjan las reglas de policía y disciplina, está autorizado el Capitán para imponer al culpable la pena de prisión preventiva, en local apropiado, por el tiempo indispensable.

Art. 700º—En los puertos extranjeros los Capitanes de las naves mercantes ocurrirán a los Cónsules de la República, a fin de que corrijan las faltas de policía cometidas a bordo de las naves, imponiendo a los culpables las penas correspondientes y que este Reglamento autoriza.

Si en la bahía hubiera algún buque de guerra nacional, acudirá al Jefe de dicha nave para el indicado fin.

Art. 701º—Si estando la nave en puerto extranjero tuviese lugar a bordo algún delito o falta grave, el Capitán dará parte al Agente Consular, y si en el puerto no lo hubiese, el parte lo dará por escrito a la autoridad marítima local.

Art. 702º—

a) Si durante la navegación los pasajeros o los marineros se hicieran reos de los delitos de lesiones, homicidio, hurto o incendio, el Capitán de acuerdo con los Oficiales de la nave hará detener al culpable, e instruirá un sumario con dos testigos, recibiendo sin juramento la declaración e instructiva del inculpado y la declaración jurada del damnificado y de los testigos, a quienes interrogará acerca de lo que supieren y hubiesen visto u oído con relación al hecho y los antecedentes y circunstancias que hubiesen ocurrido.

b) Si el delito fuese heridas, lesiones u homicidio y hubiese médico a bordo, expedirá éste el certificado res-

pectivo; pero si no lo hubiese, el reconocimiento se verificará por dos personas capaces o en último caso por dos Oficiales de la nave quienes indicarán la región donde están situadas las heridas, su extensión, y si ellas fueron producidas por arma de fuego, arma blanca o golpe, expresando además todas las circunstancias que adviertan. Este documento lo agregará el Capitán al sumario de que trata el inciso anterior.

Art. 703º—En los casos de faltas cometidas por la tripulación los Capitanes de las naves en sus partes al Capitán de Puerto, incluirán los siguientes datos:

a) Nombre completo de los tripulantes que se mencionan y número de la matrícula.

b) Puerto, fecha y hora en que sucedieran los hechos.

c) Indicar si la nave estaba en servicio de puerto o en guardia de mar.

d) Indicar si los tripulantes que han cometido faltas son de la guardia franca, de retén o de guardia.

e) Si se ha originado atraso en la salida de la nave, indicar la hora de zarpe fijada y la hora en que zarpó.

f) Dejar constancia si se han hecho o no las anotaciones correspondientes en el Libro de Bitácora y en el de castigos.

g Indicar si los tripulantes bajaron a tierra con permiso o sin él, fecha y hora en que bajaron, y fecha y hora en que debieron presentarse.

h) Indicar si las faltas que se pide sancionar constituyen incumplimiento a las estipulaciones del contrato.

i) En general, incluir cualquier dato que pueda dar luz sobre los hechos que se mencionan, en forma que la nota del Capitán de la nave al Capitán de Puerto constituya un parte sumario que pueda tomarse como base legal para administrar justicia.

j) Cuando por alguna razón haya que desembarcar a un tripulante, junto con el parte se acompañará su libreta de matrícula y demás antecedentes personales.

Art. 704º—

a) En los casos de los anteriores artículos, llegada la nave al puerto de su destino o al que hubiese arribado por necesidad, el Capitán dará cuenta al Cónsul de la República, si el puerto fuese extranjero y le entregará el sumario, para que dicho funcionario conforme a sus atribuciones disponga lo conveniente respecto del delincuente; en el caso que no exista Agente Consular, lo entregará a la autoridad marítima del lugar con el objeto de proveer temporalmente a la detención de los culpables hasta que puedan ser remitidos al lugar de su juzgamiento.

b) Si la nave ingresara a puerto de la República, el delincuente será entregado a la Capitanía, como también los documentos a que se contrae el inciso anterior; el Capitán de Puerto pondrá al culpable a disposición del Juez de Crimen, al que remitirá además los documentos comprobatorios y dispondrá que se deje constancia de tal hecho, en el Rol oficial de la nave.

Art. 705º—El tripulante que sustraiga provisiones o algún artículo de la carga sin perjuicio de abonar de sus salarios el valor de la especie, será entregado a la Capitanía de Puerto o al Cónsul Peruano, para la aplicación de la pena a que haya lugar por la autoridad competente.

Art. 706º—Si durante la navegación los pasajeros produjesen desórdenes, promovieran riñas, o cometiesen faltas contra la moral, expresándose en términos indecorosos o si practicasen acciones de la misma naturaleza que perturben la tranquilidad de los demás, el Capitán de la nave los amonestará; si esto no bastare, los aislará y al llegar a puerto procederá como se ha indicado en el artículo anterior.

Art. 707º—Cuando se embarque clandestinamente armas de fuego, armas blancas, pólvora y materias inflamables en general, tales efectos deberán ser secuestrados por el Capitán o Patrón y custodiados por ellos mismos, a fin de ser entregados a la autoridad marítima en puerto nacional o al regreso del viaje, sin perjuicio de hacer sufrir al introductor las penas a que hubiese lugar por dicha falta.

Art. 708º—

a) La Ley de Vagancia es aplicable a todo pasajero clandestino.

b) Los pasajeros clandestinos de nacionalidad peruana, sorprendidos durante la navegación en aguas nacionales, serán puestos en detención a bordo y entregados al Capitán de Puerto del primer puerto mayor donde arribe la nave para obligárseles al pago del pasaje. Si dicho pasajero clandestino no abonara el valor de su pasaje, será puesto a disposición de la policía local para su detención, hasta ser devuelto al puerto de origen, cuando en la localidad no sea posible aplicarle el artículo 5º de la Ley de Vagancia.

Los alimentos del pasajero clandestino durante su detención en tierra y remisión al puerto de embarque serán por cuenta del buque que lo trajo.

c) Si el pasajero clandestino es extranjero, será entregado a la Capitanía del Puerto para su remisión a la policía, donde quedará detenido hasta la salida de la nave que lo trajo, a fin de ser devuelto al puerto de embarque. La alimentación del pasajero clandestino mientras dure su detención en tierra será por cuenta del buque que lo trajo.

TITULO IX

DE LOS PASAJEROS

CAPITULO I

DE LOS PASAJEROS. — SUS DERECHOS Y DEBERES

Art. 709º—Se entiende por pasajero, para los efectos de la lista, a toda persona sin exclusión alguna, que viaja a bordo en cualquier condición y que no figura en el Rol de Tripulación.

Art. 710º—

a) Todo pasajero a bordo está obligado a prestar obediencia a las órdenes del Capitán, en todo aquello que se refiere a la policía y conservación del orden en el buque, y a su vez el Capitán deberá atender con diligencia toda denuncia o reclamo por cualquier pasajero.

b) Los pasajeros se abstendrán a bordo de fomentar desórdenes y riñas o cometer actos contra la moral o la tranquilidad de los demás.

Art. 711º—El pasajero, debidamente munido de su respectivo boleto, tendrá derecho a exigir que se le transporte hasta el puerto o lugar de destino, sin remunerar a la empresa naviera por los servicios de transbordo que puedan ocurrir durante el viaje, por cualquier causa.

Art. 712º—En el precio del pasaje considéranse también incluídos el uso de cama, mesa y demás servicios ordinarios y comunes a bordo, salvo acuerdo en contrario entre las partes.

Art. 713º—El pasajero será reputado cargador de los efectos que lleve a bordo, y el Capitán no responderá de lo que aquél

conserve bajo su inmediata y particular custodia, a no ser que el daño provenga de hecho del Capitán o de la Tripulación.

Art. 714º—Los gastos de cuarentena son por cuenta del pasajero.

Art. 715º—Todo pasajero está obligado a comprobar su identidad personal.

Art. 716º—Todo buque dedicado al transporte de pasajeros, que tenga itinerario fijo, deberá salir y arribar a los puertos de destino y de escala en los días y horas establecidos al efecto en los horarios e itinerarios que deberán publicar todas las empresas navieras, salvo los casos de fuerza mayor o contratiempos de navegación debidamente justificados ante la autoridad marítima.

Art. 717º—Los buques destinados al transporte de pasajeros, de itinerario fijo, estarán obligados a tocar, fondear o atracar a los muellos y desembarcaderos, donde los hubiese, en todos los puertos de tránsito o de escala establecidos en los respectivos itinerarios, salvo casos justificados o de fuerza mayor comprobados ante la autoridad marítima.

Art. 718º—Teniendo el pasajero derecho a gozar de comodidades en cuanto a su alojamiento a bordo, la autoridad marítima establecerá a cada buque destinado a su transporte, el número de los que pueda conducir de acuerdo con el de alojamiento, etc. En los buques de recreo o en los denominados de excursiones, fijará asimismo el máximo que pueda ser transportado, con arreglo a sus capacidades y seguridad en la navegación.

Art. 719º—El derecho al pasaje, si fuese nominativo, no podrá transferirse sin la aquiescencia de la Compañía Naviera.

Art. 720º—En caso de bloqueo o interdicción del puerto de destino o si se considerase inseguro entrar al puerto a causa de guerra u otros disturbios, aunque no se hubiese declarado su bloqueo o interdicción, el Capitán de la nave puede por cuenta y riesgo del pasajero, llevarlo a otro puerto que considere libre de peligro, pagando el pasajero el correspondiente aumento sobre su pasaje según tarifa.

Art. 721º—

a) Si durante la navegación diese a luz a bordo alguna pasajera, el Capitán extenderá una acta por duplica-

do en presencia de los parientes de la madre si estuvieran a bordo de dos testigos que pueden ser pasajeros u Oficiales del buque.

b) En el documento anterior, constará el sexo del recién nacido, el día que nació, nombres, apellidos y nacionalidad de los padres y los nombres y apellidos de los que intervienen en el acto.

Se leerá dicha acta en presencia de los padres y testigos, y puesta la referida constancia de haberse cumplido estas formalidades, la firmará el Capitán, el padre si estuviese presente, y los testigos.

c) El Capitán inscribirá al recién nacido en la parte del Rol que corresponde a los pasajeros; cuando lleguen al término del viaje de los padres, entregará a la autoridad marítima un ejemplar del acta a que se refiere el artículo, anterior, o al Cónsul de la República si el puerto fuese extranjero, debiendo dichos funcionarios remitir el documento por el conducto respectivo a la autoridad política, a fin de que ésta lo remita a la Municipalidad del lugar de residencia del padre o de la madre.

Art. 722º—Los pasajeros así como los Tripulantes y Oficiales pueden testar, en navegación, ante el Capitán o ante quien tuviera el mando del buque y en presencia por lo menos de dos testigos. Estos testamentos son válidos si el testador fallece durante el viaje o dentro de los 30 días posteriores a la llegada a puerto.

Art. 723º—

a) Falleciendo en alta mar, algún Oficial, marinero o pasajero, el Capitán extenderá por duplicado una acta que suscribirá con el Piloto, Contador, dos Oficiales, y también dos pasajeros si los hubiese.

b) Llegado el buque al puerto de su destino o al que arribase, el Capitán entregará un ejemplar de esta acta con sus papeles de mar al Capitán de Puerto o Cónsul, si el puerto fuese extranjero, para que estos funcionarios a su vez la remitan por conducto respectivo a la Prefectura del Departamento del domicilio del fallecido, a fin de que la defunción sea registrada en la respectiva Municipalidad.

Art. 724º—Salvo en caso de que se tema contagio por la naturaleza del mal de la persona que hubiese fallecido, se prohibe arrojar el cádaver al mar antes de transcurridas 24 horas, contadas desde el momento que tuvo lugar el fallecimiento "siempre que esté debidamente comprobado" De esta circunstancia se hará también mención en el Rol de la nave.

Art. 725º—En el caso de que el mal de que hubiese fallecido la persona fuese contagioso, todos los objetos que le hubiesen servido durante la enfermedad serán arrojados al mar, tomándose las debidas precauciones para que no floten.

Art. 726º—Habiendo médico a bordo, si el fallecido fuese acompañado de su familia, y ésta solicitara el embalsamiento del cadáver, el Capitán accederá a dicha petición, salvo que se trate de fallecimiento por enfermedad infecto-contagiosa.

CAPITULO II

DEL DESEMBARCO DE INMIGRANTES

Art. 727º—Se considerará inmigrante al extranjero que ingresa al territorio de la República para establecerse en él.

Art. 728º—Salvo autorización expresa y conjunta de los Ministerios de Relaciones Exteriores y Gobierno y Policía, el ingreso de inmigrantes sólo es permitido por los puertos mayores del Callao, Mollendo, Tacna (Por la vía de Arica), Salaverry, Eten, Paita, Talara, Iquitos y Puno.

Queda prohibido el ingreso de inmigrantes por cualquier otro puerto o por cualquier punto de las fronteras terrestres.

Art. 729º—Antes de desembarcar el inmigrante debe sujetarse en el puerto de arribo al examen de las autoridades de Sanidad, de Policía y de Extranjería. No podrán desembarcar los inmigrantes rechazados por alguna de las tres mencionadas autoridades, dentro de los límites de su función. La autoridad de Extranjería anotará el rechazo en el rol de pasajeros de la nave y en el pasaporte del rechazado, dando aviso de él, a la Sección respectiva y al Departamento Comercial del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Art. 730º—Los Capitanes de las naves procedentes de cualquier puerto extranjero y que transporten pasajeros para el Perú

están obligados a entregar, además de la lista ordinaria de pasajeros, a la llegada a bordo de cada una de las tres menciondas autoridades, listas hechas en los formularios especiales que les serán proporcionados por cualquier Consulado del Perú, relacionados con:

a) De los inmigrantes al Perú;

b) De los pasajeros no inmigrantes con destino al Perú;

c) De los pasajeros en tránsito, anotando si son simplemente transeúntes o turistas.

TITULO X

DE LA CAZA Y LA PESCA

CAPITULO I

DE LA CAZA Y LA PESCA

Art. 731º—En las aguas territoriales sólo podrán cazar y pescar los peruanos y los extranjeros domiciliados en la República. También podrán cazar y pescar en los ríos y lagos de uso público, sin otra restricción que lo dispuesto en los Reglamentos de Caza y Pesca.

Art. 732º—Los Capitanes de Puerto velarán por el cumplimiento de los Reglamentos y disposiciones sobre pesca y exigirán que los pescadores estén matriculados.

Art. 733º—Es prohibido a las embarcaciones extranjeras el ejercicio de la pesca en aguas territoriales peruanas.

La infracción de este artículo traerán consigo la aprehensión de la embarcación, de sus pertrechos de pesca y cargamento, como contrabando, y será penado con arreglo a las disposiciones que rigen la materia.

Art. 734º—Se considera como materia de pesca a los efectos de esta reglamentación, todos los animales que viven en el mar, con excepción de las aves y mamíferos.

Art. 735º—La pesca puede ser:

a) De altura: si se ejerce fuera de las aguas territoriales de la República.

b) Costera: Cuando se efectúa en aguas territoriales.

c) Interior: Cuando es ejercida en lagos, lagunas y ríos del territorio nacional.

Art. 736º—Los Capitanes de Puerto, dentro de sus respectivas jurisdicciones, están obligados a velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones que se dicten sobre pesca y protección de las aves guaneras.

Art. 737º—

a) Se prohibe, bajo pena de comiso de la embarcación y cancelación definitiva de la matrícula de sus tripulantes, la caza de guanay, piquero, alcatraz y demás aves guaneras que moran en las islas, rocas y puntas del litoral.

b) Está permitida, mediante autorización, la caza y persecución de gaviotas, buitres y gallinazos.

Art. 738º—Ninguna embarcación, cualquiera que sea su naturaleza, podrá aproximarse a las islas y demás yacimientos guaneros. Las que, en comisión especial de la autoridad marítima, tuvieran que arribar a alguna de ellas, así como las que conducen agua y víveres para el personal de guardianes y trabajadores, lo harán por el desembarcadero oficial e irán provistas de la licencia correspondiente.

Art. 739º—Los Capitanes de Puerto en cuyas jurisdicciones existan yacimientos guaneros, cuidarán de que los Agentes hagan conocer a los Capitanes de buques que representan la prohibición de emplear inmotivamente en sus inmediaciones la sirena, el pito o cualquier otra señal fónica.

Art. 740º—La caza de lobos marinos y ballenas, así como el aprovechamiento comercial de sus productos constituyen industrias que pueden ser ejercidas por todos los ciudadanos nacionales y por los extranjeros domiciliados en el Perú con sujeción a las prescripciones de las leyes y reglamentos en vigor.

Art. 741º—La industrialización de los lobos marinos y de las ballenas comprende la peletería, producción de aceite, salazón de carnes, beneficio de cerdas y colmillos, barbas y otros derivados.

Art. 742º—Para que los particulares o entidades comerciales puedan ejercer estas industrias deberán solicitar permiso al Supremo Gobierno. La Dirección de Capitanías practicará una investigación por sí misma o por medio de los Capita-

nes de Puerto que designe para comprobar que el solicitante tiene los buques y elementos necesarios para ejercer la caza de lobos marinos o la de ballenas.

Art. 743º—La caza de lobos marinos y la de ballenas se autorizará por medio de concesiones especiales.

CAPITULO II

DE LOS PESCADORES

Art. 744º—

a) Toda persona dedicada a la extracción de animales acuáticos por negocio, es pescador.

b) La pesca, como industria, es libre sólo para los Peruanos mayores de 16 años, inscritos en las Capitanías de Puerto.

c) La pesca, como recreo o deporte, ya sea de tierra o desde embarcaciones, puede permitirse, tanto a los Peruanos como a los extranjeros domiciliados, previa licencia de la autoridad marítima.

d) En uno y otro caso, los Capitanes de Puerto, velarán por la observancia de este Reglamento, y de cualquiera otra disposición que, al respecto, dicte el Supremo Gobierno.

Art. 745º—

a) Los pescadores podrán ejercer libremente su industria en el litoral, ríos y lagos del territorio nacional sin más obligación que hallarse matriculados y sin más restricciones que las impuestas por las Leyes y Reglamentos.

b) Todo pescador deberá poseer su "Carnet de Pescador" y "Libreta de Licencia para la salida de embarcaciones de pesca".

Art. 746º—Los pescadores tendrán derecho a ocupar en las faenas de la pesca, las riberas del mar, hasta la distancia de 8 metros, contados de la línea de la más alta marea y las de los ríos y lagos que sean de uso público, hasta 5 metros. En estos casos regirán las disposiciones pertinentes del Código Civil.

Art. 747º—Las Capitanías de Puerto de la República enviarán anualmente a la Dirección de Capitanías, una copia de la matrícula de los pescadores, empresarios y sociedades pesqueras inscritas, como también de las embarcaciones que se dediquen a la industria de la pesca.

Art. 748º—Las embarcaciones de pesca, de cualquier naturaleza, obedecerán a la reglamentación de las Capitanías de Puerto.

Art. 749º—La pesca con anzuelos, con líneas y espineles queda permitida durante el año, cualquiera que sea el modo según el cual se practique.

Art. 750º—La Dirección de Pesquería fijará los períodos de veda, los tamaños mínimos de los peces, mariscos y crustáceos y las condiciones de procedimientos, materiales y útiles de pesca.

Art. 751º—Los productos de la pesca podrán ser desembarcados en cualesquiera de los puertos de la República, siempre que en ellos estén representadas las autoridades marítimas y fiscales.

Art. 752º—La explotación de los bancos naturales de conchas, mejillones, ostras, etc., y de las loberías no se concederá sino después de ser oficialmente reconocidos y de acuerdo con la reglamentación correspondiente.

Art. 753º—La instalación y explotación de criaderos de moluscos son potestativos del Ministerio de Marina, el cual podrá dar en arrendamiento playas o secciones de mar que no excedan de una milla cuadrada.

Art. 754º—La pesca por medio de los sistemas llamados tapaje y asiquita, se permitirá en la región fluvial del Oriente, sólo con licencia especial de la autoridad marítima, que se otorgará por tiempo limitado, y de acuerdo con las prescripciones siguientes:

a) La solicitud será escrita e indicará la fecha en que deben iniciarse los trabajos, así como su duración. Estará acompañada de un croquis del área de pesca, con ubicación de los lugares de trabajo.

b) Deberá dejarse libre, cuando menos, la cuarta parte de la anchura de la quebrada o caño, a fin de no im-

pedir el tránsito, y permitir que cierta cantidad de animales acuáticos escapen de ser exterminados.

c) Entre cada vara de los cercos que constituyen el tapaje, debe haber una separación de 50 milímetros, por lo menos. En el caso de usar redes en lugar de varas, sus mallas deben tener una dimensión mínima de 150 milímetros.

d) Durante la semana siguiente al día en que venza la licencia, los pescadores destruirán los cercos, y dejarán completamente limpio el sitio donde hayan trabajado.

e) Los contraventores abonarán una multa de S/. 100.00 y no podrá obtener nueva licencia.

NOTA.—El inciso (e), modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 755º—En la región fluvial, es absolutamente prohibida la pesca del paiche durante los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre. Después de los meses indicados, se prohibe la pesca del que esté con crías; y, en todo tiempo, la del que mida menos de veinte centímetros de largo, contados desde la extremidad del hocico, hasta el nacimiento de la caudal.

A los contraventores se les impondrá, por la primera vez, una multa de S/. 100.00, y perderán el producto de la pesca. Los reincidentes sufrirán una multa de S/. 500.00, y la confiscación de la embarcación.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 756º—Para la pesca de la tortuga, regirá las disposiciones siguientes, además de las generales ya prescritas:

a) Todas las playas en que existan criaderos de tortugas, así como las medidas de protección de los reproductores, están bajo la jurisdicción de las Autoridades de Marina.

b) La extracción de los huevos de la tortuga, se prohibe en toda época, bajo la pena de multa de S/. 50.00 a S/. 200.00.

c) Durante los meses de Julio, Agosto y Setiembre, es prohibida la pesca de toda clase de tortugas en los ríos

Marañón, Amazonas, Huallaga, Ucayali, Yavarí y sus afluentes. Se prohibe, igualmente, dicha pesca, en los meses de Diciembre y Enero, en el Alto Marañón y los afluentes de la margen izquierda de los ríos Marañón y Amazonas.

d) Queda prohibido, en absoluto, desembarcar en las playas de la zonas fluviales en donde existan criaderos de tortugas, durante la época de la reproducción e incubación que corresponde a los meses indicados anteriormente, más los dos meses siguientes.

e) Queda prohibida la pesca de charapas y taricayas, cuyos plastrones o conchas tengan de largo menos de 50 a 30 centimetros respectivamente.

f) Las infracciones del presente artículo se penarán, por primera vez, con una multa de S/. 100.00 y la pérdida del producto. Los reincidentes sufrirán una multa de S/. 200.00 y la confiscación de la embarcación.

NOTA.—Incisos (b) y (f) modificados por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 757º—

a) Los buques y embarcaciones pesqueras recabarán de la autoridad marítima la licencia necesaria para hacerse a la mar (Libreta de Licencia para la salida de embarcaciones de pesca).

b) Si se trata de buques de mayor o menor porte destinados a la pesca de altura, sus Capitanes o Agentes procederán para la obtención de los despachos, de acuerdo con las disposiciones del artículo 208º. Las licencias serán por viaje redondo o por el tiempo que dure la campaña, teniéndose presente al otorgarse, que tanto el papel sellado que se emplee o la solicitud, como los derechos de concesión y visación, deben ser de un valor doble del que ordinariamente corresponda.

c) La licencia de salida para las embarcaciones menores de pesca costera, interior, fluvial y lacustre, se solicitará verbalmente por sus respectivos Patrones, quienes se presentarán a la Capitanía del Puerto con su matrícula la de cada uno de los tripulantes, la correspondiente a la embarcación, refrendada al día, y el certificado de reconocimiento. La autoridad marítima, en

vista de las condiciones de la embarcación, y habiendo comprobado que tiene a su bordo los víveres, agua y combustible necesarios para el número de tripulantes indicado en el rol, otorgará la licencia en talonarios impresos, según el modelo anexo. Estas disposiciones se aplicarán, también, en la pesca fluvial, hasta donde lo permita la peculiaridad de cada región.

d) Las licencias a las embarcaciones llamadas caballitos, se otorgarán sólo por grupos, y nunca por períodos mayores de 24 horas, Actuará de Jefe de cada uno de ellos, el pescador más antiguo, o el que, por reunir mejores condiciones para el desempeño de este cargo, sea designado por la autoridad marítima, ante quien será responsable del cumplimiento de las órdenes que le imparta y de las prescripciones de este Reglamento.

e) La licencia para pescar, no podrá ser alterada, corregida ni cambiada por ninguna autoridad; y, salvo las anotaciones que en ella se hicieran por determinado motivo, deberá ser devuelta, tal como fue expedida, a la Capitanía del Puerto de origen.

Art. 758º—

a) A los tripulantes de las embarcaciones pesqueras, con excepción de las fluviales y lacustres, les será prohibido desembarcar en ningún puerto, caleta, playa o isla, sin autorización expresa de la autoridad marítima que se hará constar en la licencia respectiva.

b) Cuando por casos fortuitos, se vieran obligados a contravenir esta disposición, tratarán de desemparcar en parajes habitados, a fin de que la autoridad, ante quien están obligados a presentarse, compruebe dicha circunstancia, y haga en la licencia, las anotaciones pertinentes.

c) Las infracciones serán penadas, con una multa de S/. 100.00, la primera vez, y con la confiscación de la embarcación la reincidencia.

NOTA.—Inciso (c) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 759º—Al regresar de la pesca un buque o una embarcación menor, su Capitán o Patrón entregará los despachos a la

Capitanía y declarará el nombre y la cantidad de los peces, mariscos y demás productos extraídos, debiendo además, cumplir con el requisito de presentarse al Resguardo, para que si lo cree necesario, examine la carga que conduce.

Art. 760º—La propiedad total o parcial de las embarcaciones pesqueras, sólo pueden obtenerla los peruanos de nacimiento y naturalizados o los extranjeros residentes en el país con un mínimo de dos años.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 1 del 2-1-58.

Art. 761º—La construcción, contratos de compra-venta y matrícula de las embarcaciones pesqueras de bahía, se realizarán ciñéndose a las prescripciones generales de este Reglamento.

Art. 762º—

a) Las embarcaciones menores de pesca, deberán pintarse de color blanco o claro con el objeto de que sean más visibles en la oscuridad. Los números de sus matrículas, que se colocarán en las dos amuras, serán blancos sobre fondo negro, y medirán:

10 cm. en embarcaciones hasta de 20' de eslora.
20 cm. id. id. id. id. 40' id. id.
30 cm. id. id. id. id. 60' id. id.
40 cm. id. id. id. id. 80' id. id.
50 cm. id. id. mayores de 80' de eslora.

Las embarcaciones de vela llevarán pintados, también en el centro de ella, los mismos números, de una altura de 50 cm.

b) Las embarcaciones menores de pesca no podrán pescar con redes entre los buques surtos en el puerto, ni dificultar la libre navegación, ni el tránsito de las naves; sus redes y demás artes, deberán estar convenientemente señaladas para que puedan ser vistas a una distancia no menor de una milla, bajo pena de multa de S/. 100.00 a S/. 200.00, y sin derecho a indemnización por los daños que pudieran sufrir.

c) Las embarcaciones menores de pesca, llevarán o mostrarán desde la puesta del Sol hasta su salida las luces que les corresponde, de acuerdo con las disposiciones del Código Internacional.

d) Las embarcaciones menores matriculadas como pesqueras, están prohibidas de efectuar operaciones ajenas al ejercicio de esta industria.

NOTA.—Inciso (b) modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

CAPITULO III

DE LAS INDUSTRIAS MARITIMAS

Art. 763º—

a) Para los fines de este Reglamento, se consideran industrias marítimas, las labores directamente destinadas a la obtención de productos naturales del mar, ríos y lagos, así como los derivados de dichos productos.

b) Los productos de pesca se clasifican en productos de pesca en estado natural y productos de pesca beneficiados. Los primeros son los que pueden ser vendidos sin variar las condiciones en que se encontraban al ser extraídos de las aguas; y los segundos, los que son modificados en su composición por cualquier procedimiento industrial.

Art. 764º—Toda persona o empresa que pretenda ejercer la industria de la pesca o de la caza marina ya sea costera o de altura, solicitará permiso al Supremo Gobierno.

En esta solicitud deberán constar las circunstancias siguientes:

a) Nacionalidad y domicilio.

b) Clase de caza y pesca que se propone efectuar.

c) Embarcaciones de que dispone.

d) Clase, nombre, tonelaje, matrícula y rol de tripulación.

e) Clase de redes y arte de pescar.

f) Procedimiento de pesca.

g) Puerto en que piensa estacionar sus embarcaciones.

Art. 765º—Los Armadores o Agentes de buques dedicados a la industria de la pesca o caza marina deberán ser registrados en las Capitanías.

Art. 766º—El Ministerio de Marina señalará las zonas o puertos de estacionamiento en el litoral nacional para los buques factorias o embarcaciones congeladoras de pescadora y buques frigoríficos, a fin de poder permitírseles que lleven a cabo las actividades industriales a que están destinados.

Art. 767º—Los buques congeladores de pescado y los buques frigoríficos están obligados a cumplir las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes.

CAPITULO IV

DE LA POLICIA PESQUERA

Art. 768º—Es objeto de la Policía Pesquera resguardar el ejercicio normal de la industria de la pesca con sujeción a las disposiciones, resoluciones y reglamentos en vigencia, aplicables a ese fin.

Art. 769º—La Policía Pesquera está a cargo del Ministerio de Marina.

Art. 770º—Los Capitanes de Puerto cumplirán y harán cumplir por quienes están obligados, las prescripciones del Reglamento de la Policía Pesquera en cuanto concierne a la intervención que atribuyen dichas disposiciones a las autoridades marítimas con respecto al ejercicio de la pesca.

Art. 771º—Tanto las autoridades marítimas como las terrestres, incluyendo las Municipalidades, están obligadas a prestar a los pesquisadores el apoyo necesario para el mejor desempeño de su misión, y a hacer cumplir todas las disposiciones que reglamentan la pesca, denunciando a los infractores.

Art. 772º—Considérase ejercicio normal de la pesca, el que se efectúa con toda clase de redes, masas redes de arrastre, anzuelos, espineles, arpones y demás artes, cuyas características y condiciones de empleo se hallen establecidas por la autoridad competente.

Art. 773º—Es prohibido el empleo de redes y aparejos de arrastre y fondo dentro de los puertos, bahías y lugares cerrados, ni en parajes cercanos a la costa donde la profundidad del mar sea menor de 20 brazas. Los contraventores serán sancionados con multas desde S/. 500.00 a S/. 5,000.00, y al comiso de todo el producto de la pesca y, en caso de reincidencia, al de las artes de pesca.

Art. 773º—Está prohibido terminantemente a las embarcaciones pesqueras, lavar bodegas dentro de la Bahía, arrojar desperdicios y residuos orgánicos de pescado bajo pena de multa que será de S/. 1,000.00, la primera vez; de S/. 5,000.00, la segunda vez y de S/. 10,000.00, la tercera vez.

NOTA.—Artículo 773º modificado por D.S. Nº 17 del 28-4-61 y ampliado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 774º—Ninguna embarcación de pesca podrá amarrar o fondear sobre boyas, redes o instrumentos de pesca de otra embarcación, ni levar bajo cualquier pretexto los aparejos de otra.

Art. 775º—Nadie podrá cortar las líneas de pesca de aparejos ajenos, sino por fuerza mayor, cumpliéndole en este caso amarrar las mismas antes de largarlas de nuevo.

Art. 776º—Las embarcaciones que concurrieran a la pesca, en una determinada zona, no podrán lanzar sus redes de modo que se perjudique mutuamente.

Art. 777º—Está prohibido a las embarcaciones dedicadas a la pesca el transporte de pasajeros y mercaderías o materiales extraños a los exigidos por los menesteres de esta industria.

La infracción de esta disposición comprobada por las autoridades marítimas, será castigada con una multa de acuerdo con la gravedad de la infracción.

Art. 778º—

a) Prohíbese el empleo de materias explosivas y sustancias tóxicas para la pesca en el mar, ríos y lagos, actos que constituyen delito y que serán sometidos al Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de Marina.

b) Los autores y cómplices de los delitos previstos en la Ley Nº 8002 no podrán obtener Libertad Provisional bajo caución o de fianza ni gozar del beneficio de la suspensión de la condena.

c) La instrucción deberá actuarse dentro del plazo de diez días improrrogables, y por el mérito de la misma el Consejo de Guerra Permanente expedirá sentencias definitivas en el plazo de veinticuatro horas. Los autores serán penados con prisión no menor de dos años y con la confiscación de sus embarcaciones, redes e implementos de pesca empleados en La Comisión del Delito.

d) Los cómplices y encubridores sufrirán pena de prisión no menor de seis meses ni mayor de dos años.

e) Los condenados como autores, cómplices y encubridores de esta clase de delitos no podrán dedicarse, en ningún tiempo a la pesca dentro de las aguas territoriales.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 32 de fecha 21-11--58.

Art. 779º—Queda también estrictamente prohibido pescar por el sistema de desagüe, o sea, variar el curso de las aguas, disminuir y agotar su caudal, descomponer los fondos, remover y destruir los pedregales donde desoven los peces, y cortar o arrancar plantas de menos de 20 metros de alto, en las orillas de los ríos, lagos, quebradas y caños. Todo infractor abonará una multa de S/. 500.00, o más, y será borrado de la matrícula.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 780º—

a) Las Capitanías de Puerto, dentro de su jurisdicción, señalarán las zonas en que la pesca es prohibida o permitida con ciertas restricciones.

b) El Ministerio de Pesquería, señalará las limitaciones o vedas, tamaño de los peces, porcentaje de pesca de consumo nacional y demás disposiciones de carácter técnico, económico y otros que estime convenientes.

Art. 781º—El personal de pescadores está obligado a traer a tierra el íntegro del producto de pesca, quedando prohibido el disponer de dicha pesca en todo o en parte, antes de haber arribado a puerto. La infracción de esta disposición será penada, la primera vez, con la suspensión del pescador o pescadores responsables por quince días; en el caso de reincidencia, la suspensión será de treinta días; y a la tercera infracción se procederá a la cancelación de la matrícula del responsable o responsables.

Art. 782º—En general, queda terminantemente prohibido aproximarse a menos de dos millas de las puntas e islas guaneras del litoral, durante los meses de Octubre a Marzo, inclusive. En el resto del año, mientras se efectúe la carguía del guano, los pescadores podrán ejercer su industria a la distancia mínima de treinta metros, pero únicamente con anzuelos. Los contraventores serán penados por primera vez con una multa que no podrá exceder de la mitad del valor de la embarcación; y, en caso de reincidencia, con el comiso de ella y el retiro definitivo de la matrícula de sus tripulantes.

Art. 783º—Toda embarcación en la que se encuentren huevos de aves guaneras o viandas preparadas con ellos, serán confiscadas, y sus tripulantes borrados de la matrícula.

Art. 784º—Todo individuo está capacitado para denunciar ante la autoridad marítima a los infractores de las disposiciones referentes a la protección de las aves guaneras, y tiene derecho al 50% del valor de las multas que aquélla imponga, así como a la mitad de la suma que se obtenga en el remate de la embarcación.

Art. 785º—Los aviones comerciales o particulares no podrán volar dentro de un radio de 1,000 metros alrededor de las islas o puntas donde se produce el guano, ni a una altura inferior a 500 metros, bajo pena de multa de S/. 1,000.00 a S/. 5,000.00, que hará efectiva la Compañía Administradora del Guano.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 786º—Las personas y embarcaciones capturadas por el personal de la Policía Pesquera por haber cometido alguna infracción o delito, serán puestas a disposición del Capitán de Puerto para que aplique la pena correspondiente o las ponga a disposición de la autoridad competente.

Art. 787º—Las personas que sin estar matriculadas en las Capitanías de Puerto cometiesen aluguno de los delitos enumerados en este Capítulo, o fuesen cómplices activos o pasivos de ellas, serán puestas a disposición del Juez competente, a fin de que les imponga la pena correspondiente.

Art. 788º—

a) Las Zonas Judiciales de Marina conocerán del juzgamiento de los delitos a que se refiere la Ley Nº 8002, sobre pesca con materias explosivas y con sustancias venenosas.

b) Los autores y cómplices de los delitos previstos en la citada Ley no podrán obtener libertad provisional bajo caución o fianza y no gozan del beneficio de la suspensión de la condena.

c) La instrucción deberá actuarse dentro del plazo de diez días improrrogables, y por el mérito de la misma el Jefe de la Zona Judicial expedirá sentencia definitiva en el plazo de veinticuatro horas. Los autores serán penados con prisión no menor de dos años y con el decomiso de sus embarcaciones, redes e implementos de pesca empleados en la comisión del delito.

TITULO XI

DEL TRABAJO MARITIMO

CAPITULO I

DE LOS TRABAJADORES MARITIMOS. — SU CLASIFICACION Y REGLAMENTACION

Art. 789º—

a) El Capitán de Puerto es el Jefe nato de los trabajadores marítimos correspondiéndole la reglamentación de sus labores de acuerdo con las costumbres, conveniencias y necesidades del puerto.

b) Cuando se trate de los trabajadores marítimos pertenecientes al 1er. grupo que se menciona en el siguiente artículo, deberá proceder de acuerdo con la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

c) Cuando se trate de los trabajadores marítimos pertenecientes al 2do. grupo deberá proceder de acuerdo con la Dirección de Capitanías.

d) En el Puerto del Callao las atribuciones del Capitán de Puerto con relación a los trabajadores marítimos del 1er. grupo serán ejercidas por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo y por intermedio del Jefe de la Oficina del Trabajo Marítimo.

e) Las otras autoridades locales ya sean políticas, judiciales, de Hacienda o del Trabajo, prestarán a los Capitanes de Puerto y a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo su cooperación a su auxilio cuando les sea solicitado.

f) La reglamentación del trabajo marítimo deberá ser aprobada por la Dirección de Capitanías cuando se trate de los trabajadores correspondientes al 2do. gru-

po que se menciona en el siguiente artículo, y por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo cuando se trate de los trabajadores pertenecientes al 1er. grupo.

g) Las diferencias que se susciten con motivo de la reglamentación del trabajo marítimo serán resueltas en última instancia por el Ministerio de Marina.

Art. 790º—Los trabajadores marítimos se clasifican en dos grupos:

1er. grupo: Personal que se ocupa en la carga y descarga de los buques así como en la recepción de las mercaderías en el muelle.

2do. grupo: Operarios de astilleros, diques y varaderos.

Art. 791º—De acuerdo con la similitud de las labores, los trabajadores serán agrupados en la siguiente forma:

a) Para los trabajadores del 1er. grupo se establecen los siguientes gremios:

Estibadores	Tarjadores
Lancheros	Balseros
Muellanos	Fleteros
Guardianes.	

b) Para los trabajadores marítimos del 2do. grupo se establecen los siguientes gremios:

Calafates

Carpinteros de ribera

Buzos

Patrones motoristas de embarcaciones de bahía, y Agrupación de Trabajadores Marítimos de Ribera del Puerto del Callao.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 19 del 8-8-66.

Art. 792º—Para trabajar en labores marítimas es necesario, además de estar inscrito en el respectivo Libro de Matrícula de la Capitanía del Puerto, estar domiciliado en la localidad.

Art. 793º—La matrícula y libreta o carnet respectivo deberán ser pedidas por el interesado en solicitud inscrita al Capitán de Puerto acompañando los documentos indicados en el artículo 517º.

Art. 794º—

a) El trabajo para los gremios del 1er. grupo será establecido en forma rotativa, exceptuándose los casos en que dicha forma no pueda aplicarse por la naturaleza del trabajo.

b) La rotación será efectuada individualmente principiando y continuando correlativamente hasta completar el número de cuadrillas pedidas. En caso de no estar presente un trabajador en el momento del nombramiento se continuará con el número siguiente.

c) En los casos en que el número de trabajadores solicitados sea mayor que el de los matriculados se nombrará personal extra o supernumerarios hasta completar la cantidad de trabajadores solicitada.

d) El número de hombres de que debe constar cada cuadrilla será fijado por los Capitanes de Puerto de acuerdo con la naturaleza del trabajo y previa consulta a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

Art. 795º—Los Capitanes de Puerto remitirán anualmente a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, en el curso de la primera quincena del mes de Enero, un cuadro en el que figuren los siguientes datos correspondientes a trabajadores del primer grupo:

a) Cantidad promedio mensual percibida por cada trabajador de cada gremio, entendiéndose por este promedio mensual el total de lo percibido por cada gremio en el año dividido entre el número de los trabajadores que lo integran y dividiendo esta última cantidad entre doce.

b) Cantidad percibida por el trabajador de cada gremio por concepto de pago vacacional.

c) Cantidad que corresponde a cada trabajador de cada gremio por concepto de indemnización por años de servicio.

d) Cantidad percibida por cada trabajador de cada gremio por concepto de salario de 1º de Mayo.

e) Cantidad que corresponde a cada trabajador de cada gremio por concepto de salario dominical.

f) Número de días de trabajo de un trabajador por cada gremio en el curso del año.

Art. 796º—Las Agencias propietarias de lanchas de carga podrán elegir, dentro del gremio respectivo, el personal que deseen les preste servicio permanente en sus embarcaciones.

Art. 797º—Los trabajadores designados para determinada labor deberán efectuarla personalmente. La infracción de esta disposición será penada con suspensión del trabajo por treinta días y cancelación de la matrícula en caso de reincidencia.

Art. 798º—

a) Las labores de los trabajadores marítimos serán remuneradas conforme a la tarifa correspondiente.

b) Las tarifas serán pactadas por una Junta presidida por el Capitán de Puerto y compuesta por un representante de las Compañía Navieras de buques de travesía, un representante de los propietarios de buques de cabotaje, el Administrador del Muelle, un representante de la Cámara de Comercio y cuatro representantes del gremio de trabajadores cuya tarifa se trate de pactar.

c) Cuando en el puerto no exista Cámara de Comercio y no fuera posible que la Cámara de Comercio del lugar más próximo enviara un representante, éste será designado por el Capitán de Puerto quien elegirá al comerciante de la localidad que pague mayor patente.

d) Las tarifas correspondientes a los fleteros serán fijadas por el Capitán de Puerto de acuerdo con los representantes del gremio.

e) En las tarifas de los trabajadores marítimos se establecerán, únicamente, estipulaciones sobre la remuneración que percibirán los mencionados trabajadores; no debiendo considerarse en ellas lo referente a la reglamentación del trabajo, cuyas normas corresponde establecer a la autoridad marítima.

f) Las tarifas se formularán por orden alfabético, empleando el sistema métrico decimal, debiendo llevar las partidas, la correspondiente numeración correlativa.

g) Las tarifas establecerán el mínimun de toneladas que por hora y por cuadrilla deben ser movilizadas. Este mínimun será establecido teniendo en consideración la naturaleza de la carga y las facilidades del puerto.

Art. 799º—

a) Las tarifas quedarán de hecho aprobadas al firmarse, por los miembros de la Junta, el acta que sentará en el libro respectivo de la Capitanía, debiendo sacarse copia de ellas por cuadruplicado para su distribución en la forma siguiente: una para cada parte contratante, otra para la Capitanía y otra para ser remitida a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

b) De no llegar a un acuerdo entre las partes se someterá el caso para su solución a la Dirección de Capitanías cuando se trate de los trabajadores pertenecientes al segundo grupo y a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo cuando se trate de trabajadores pertenecientes al primer grupo.

Art. 800º—El tiempo mínimo de duración de las tarifas, así formuladas será de año y sólo serán revisadas cuando existan motivos poderosos para alterarlas. Al efecto previa autorización del Ministerio de Marina tanto la Dirección de Capitanías cuando se trate de tarifas correspondientes a trabajadores del segundo grupo de la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo, cuando se refiere a los trabajadores del primer grupo, elevarán el correspondiente informe con tiempo prudencial, antes de vencerse el plazo señalado en este artículo.

NOTA.—Modificado D.S. Nº 14-28-5-63.

Art. 801º—

a) Aprobadas las tarifas, los pagos de los servicios se efectuarán con arreglo a ellos. Cualquiera diferencia que hubiera sobre su aplicación será dirimida por el Capitán de Puerto y en última instancia por la Dirección de Capitanías para los trabajadores del segundo grupo, y por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo para los trabajadores del primer grupo.

b) Ningún empleador puede pagar más de lo establecido en la tarifa y el que abonara mayor jornal que el in-

dicado será multado con S/. 500.00, la primera vez; con S/. 1,000.00, la segunda vez y con S/. 5,000.00 las siguientes.

c) Los trabajadores marítimos están obligados a atender al servicio portuario en cualquier día y hora en que fueran solicitados sus servicios y el que exigiera mayor pago que el establecido en la tarifa y en las disposiciones especiales al respecto, será suspendido del trabajo por ocho días la primera vez, por dos meses la segunda y le será cancelada la matrícula si cometiera esa falta por tercera vez.

d) Sólo serán considerados como días feriados, para los efectos de la aplicación de la tarifa, los días que así lo declare el Supremo Gobierno.

NOTA.—Inciso (b), modificado por D.S. Nº 27 del 16-6-62.

Art. 802º—Para el pago de los jornales se formularán planillas en las cuales figurarán los nombres de los trabajadores o sus números de matrícula. El pago podrá hacerse individualmente o entregando el total que arroje la planilla al capataz, al portalonero o al habilitado designado por el gremio. En todo caso, quien reciba el importe firmará la planilla siendo responsable de su distribución.

Art. 803º—Los Agentes podrán designar uno o más capataces, elegidos dentro del respectivo gremio, para que vigilen o dirijan el trabajo que efectúan los agremiados. El pago a estos capataces será por cuenta de las Agencias.

Art. 804º—Los Servicios que presten al Estado los Trabajadores Marítimos, estarán sujetos, para su remuneración, a las tarifas vigentes en cada puerto.

Art. 805º—Las tarifas se fijarán en las pizarras u otros lugares convenientes a juicio del Capitán de Puerto.

Art. 806º—

a) Todo el personal que efectúe las faenas de embarque, desembarque o trasbordo de la carga de buques mercantes nacionales o extranjeros deberá pertenecer a las respectivas matrículas del puerto.

Los buques que transporten municiones y materiales adquiridos por la Marina de Guerra del Perú, podrán desembarcarlos directamente en la Estación Naval de San Lorenzo empleando para ello exclusivamente personal militar.

b) En caso de que algún buque deseara que sus winches sean manejados por personal propio, podrá hacerlo, pero estará obligado a abonar a la cuadrilla el jornal correspondiente al winchero.

c) No es obligatorio el empleo de los matriculados del puerto para la movilización, dentro del buque, de la carga en tránsito. Cuando el buque solicite que dicha movilización sea efectuada por personal matriculado, podrá hacerlo con una de las cuadrillas ya nombradas sin alterar el número de hombres.

NOTA.—Inciso (a), modificado por D.S. Nº 13 del 30-5-66.

Art. 807º—El número de matriculados que forman cada gremio será establecido por el Ministerio de Marina y ese número podrá ser aumentado o disminuido de acuerdo con las necesidades del puerto y teniendo en consideración los datos estadísticos que se refiere el artículo 795º. Cuando sea necesario disminuir el número se efectuará dicha disminución no admitiéndose nuevas inscripciones, en el respectivo gremio, cuando se produzcan vacantes por motivo de fallecimiento y otras causas. Los aumentos o reducciones del número de cada gremio perteneciente al primer grupo serán propuestos por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

Art. 808º—Cuando se suscite alguna diferencia entre los trabajadores y los empleadores sobre algún caso no contemplado en el presente Reglamento, será presentado al Capitán de Puerto y si esta autoridad no llegara a un acuerdo entre ambas partes se dirigirá al Director de Capitanías cuando se trate de trabajadores pertenecientes al segundo grupo y al Presidente de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo cuando se trate de trabajadores pertenecientes al primer grupo.

Art. 809º—Cada gremio elegirá sus delegados para representarlos ante el Capitán de Puerto, siendo sus atribuciones y obligaciones las siguientes:

a) Presentar al Capitán de Puerto los reclamos que se produzcan por motivo del trabajo.

b) Ejercer las funciones de habilitados de los gremios que los soliciten.

c) Transmitir al gremio y hace cumplir por sus representados las disposiciones que les conciernen, dictadas por la Capitanía del Puerto.

d) Cuidar del orden y buen comportamiento de los agremiados durante el trabajo.

e) Solicitar al Capitán de Puerto el castigo a los agremiados que no presten obediencia y respeto.

Art. 810º—Son atribuciones y obligaciones de los habilitados:

a) Comprobar la conformidad de las planillas de pago.

b) Llevar diariamente la relación del personal que ha trabajado y del trabajo realizado.

c) Formular directamente a los empleadores los reclamos que estimen justificados sobre las planillas de jornales.

d) Apelar a la Capitanía del Puerto en caso de no llegar a un entendimiento con los empleadores.

e) Distribuir el dinero a los agremiados de acuerdo con la planilla respectiva.

f) Efectuar los descuentos ordenados por mandato judicial que trascriba la Capitanía del Puerto.

Art. 811º—

a) Estando los trabajadores marítimos comprendidos en los beneficios de la Ley 1378 y sus modificaciones establecidas por el Decreto Ley de 12 de Noviembre de 1948 sobre accidentes del trabajo, los Agentes están obligados a dar aviso al Capitán de Puerto cuando ocurra algún accidente.

b) La autoridad marítima, cuando se le solicitase, remitirá el parte respectivo al Juez de Primera Instancia que re-

sidiese en el lugar del accidente y si no lo hubiese, al Juez de Paz del Distrito.

Art. 812º—

a) Las infracciones al presente Reglamento o a las disposiciones de la Capitanía cometidas por los trabajadores, serán penadas con suspensiones temporales de trabajo.

b) Las faltas graves y delitos, serán sometidos al juzgado de Primera Instancia. Toda condena pronunciada por este Juzgado causa la cancelación de la matrícula.

c) Los Capitanes de Puerto, están facultados para cancelar la inscripción marítima de un matriculado en los casos siguientes:

1º—Desacato a la Autoridad.

2º—Incitar o promover repetidamente conflictos o desórdenes en el trabajo.

3º—Robos y contrabandos probados; ebriedad habitual.

4º—La disolución de uno o más gremios y el establecimiento del trabajo libre podrá ser dispuesto por el Ministerio de Marina cuando la normalidad del trabajo portuario fuera alterada por la indisciplina de cualquiera de los gremios.

Art. 813º—El matriculado cuya libreta sea cancelada puede apelar ante el Director de Capitanías o ante la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, según se trate de un matriculado perteneciente al segundo o primer grupo.

Art. 814º—Mientras el desarrollo de las Industrias Navieras y Marítimas no lo exijan, los trabajadores marítimos del segundo grupo no están obligados a trabajar por tarifa pudiendo contratar sus servicios directamente con los empleadores.

TITULO XII

TARIFAS

CAPITULO I

DE LAS TARIFAS DE CAPITANIAS

Art. 815º—Las tarifas a que deberá sujetarse la recaudación de los derechos de Capitanías, será la siguiente:

Matrícula de embarcaciones:

Hasta de 5 T.R.N.	S/	25.00
Menores de 20 T.R.N.	"	50.00
De 20 a 250 T.R.N.	"	400.00
De 250 a 1000 T.R.N.	"	500.00
Mayores de 1000 T.R.N.	"	800.00

La transferencia de matrícula de cualquier embarcación a otro puerto nacional o extranjero, estará afecta al pago de esta misma tarifa.

Por Refrenda Semestral de Matrícula

Pontones	S/.	0.50	por T.R.N.
Lanchas de Carga	"	0.60	" "

Cisternas, Dragas y embarcaciones similares:

Mayores de 5 T.R.N.	S/.	200.00	al Semestre
Menores de 5 T.R.N.	S/.	100.00	" "
Remolcadores de Bahía mayores de 5 T.R.N.	S/.	200.00	" "
Remolcadores de Bahía menores de 5 T.R.N.	S/.	100.00	" "
Lanchas Fleteras o particulares y embarcaciones similares de Bahía	S/.	50.00	" "
Botes fleteras o embarcaciones similares	S/.	25.00	" "

Balsas o Chatas para desembarcar ganado . . . . . S/. 200.00 al semestre

Diques Flotantes, por T.R.N. S/. 2.00 al semestre

Por embarcaciones de alta mar dedicadas a la pesca, cabotaje y pasajeros:

De 5 a 200 T.R.N. . . . . S/. 400.00

De 250 a 1000 T.R.N. . . . . " 500.00

De 1000 a 5000 T.R.N. . . . . " 600.00

Más de 5000 T.R.N. . . . . " 800.00

Por área de mar y playa ocupada por muelles, varaderos, absorbentes y otras instalaciones análogas al semestre, por m2. . . . . " 2.00

Licencias de funcionamiento de Astilleros y Talleres de Construcción y reparación de embarcaciones al semestre por metro cuadrado . . . . . S/. 1.00

Licencia semestral a plataformas para guardianía de embarcaciones:

Esterlinas 1.00 m1. de frente al mar S/. 20.00, por m2. de área ocupada

Licencia por área de playa que se utilice para depósitos de carga u otro objeto, por cada 24 horas. . . . . S/. 0.20 m2.

Licencia de Boyas de Amarre:
de naves mayores de 2,000 T.R.N.
(1ra. clase . . . . . S/. 1,000.00 al semestre

De naves menores 2,000 de T.R.N.
(2da. clase) . . . . . S/. 500.00 al semestre

De lanchas de carga, remolcadores y embarcaciones similares (3ra. clase) . . . . . S/. 200.00 al semestre

Por derecho de inscripción de transferencia de dominio de embarcaciones de bahía que se hagan en las Capitanías de Puerto:

Menores de 1 T.R.N. . . . S/. 100.00 al semestre

De 1 a 3 T.R.N. . . . . " 200.00 al semestre

Mayores de 3 y hasta 5 T.R.N.	S/.	300.00	al semestre
Embarcaciones de alta mar de 5 a 1,000 T.R.N.	,,	400.00	,, ,,
De 1,000 a 5,000 T.R.N. . .	,,	500.00	,, ,,
De más de 5,000 T.R.N. . .	,,	800.00	,, ,,

Por Licencia de salida:

embarcaciones de pesca para un viaje a otro puerto	S/.	50.00
embarcaciones mercantes para viajes a puertos, del litoral	S/.	100.00
embarcaciones mercantes para viajar al extranjero	S/.	200.00
Licencia para arribo directo de cualquier nave procedentes del extranjero a puertos menores del litoral	S/.	200.00
Por licencia a barcos de bandera extranjera, pesqueros o dedicados a cualquier otra actividad que sean autorizados para operar en el litoral nacional por cuenta de Empresas Nacionales al año;		
Hasta de 250 T.R.N.	S/.	12,000.00
Más de 250 T.R.N.	,,	18,000.00
a embarcaciones de bandera nacional, para operar en área correspondiente a jurisdicción de otro puerto, hasta por 90 días	S/.	1,000.00
Por expedición de Patente de Navegación Mercantil	,,	500.00
Por expedición de Pasavante Mercantil	,,	250.00
Por expedición de Pasavante Provisional, hasta por 90 días	,,	100.00

Por expedición de Certificados de Arqueo:

Embarcaciones menores de 20 T.R.N.	S/.	50.00
embarcaciones de 20 a 1000 T.R.N. .	,,	200.00
embarcaciones mayores de 1000 T.R.N.	,,	500.00

Por expedición de certificado de seguridad, Seguridad Radiotelegráfico, Dispensa y de Línea de Carga	S/.	300.00
Por licencia de construcción de Embarcaciones		
Embarcaciones menores de 20 T.R.N.	S/.	100.00
embarcaciones de 20 a 250 T.R.N. . .	,,	200.00
embarcaciones de 250 a 1000 T.R.N. .	,,	500.00
embarcaciones mayores de 1000 T.R.N.	,,	2,000.00
Por expedición de Título de Oficial de la Marina Mercante Nacional:		
De Capitán de Travesia	S/.	200.00
De Capitán de Cabotaje	,,	150.00
De Primer Piloto	,,	100.00
De Segundo Piloto	,,	50.00
De Tercer Piloto	,,	30.00
De Patrón de Cabotaje	,,	20.00
De Patrón Práctico	,,	10.00
De Contramaestre	,,	10.00
De Primer Maquinista, Motorista, Radiotelegrafista y Electricista	,,	150.00
De Segundo Maquinista, Motorista, Radiotelegrafista y Electricista	,,	100.00
De Tercer Maquinista, Motorista, Radiotelegrafista y Electricista	,,	50.00
De Cuarto Maquinista, Motorista, Radio-telegrafista	,,	30.00
Personal Fluvial y Lacustre:		
De Patrón Fluvial de 1ra. Maquinista o Motorista	,,	50.00
De Patrón Fluvial de 2da. Maquinista o Motorista	,,	30.00
De Práctico Fluvial de 1ra. Tercer Maquinista o Motorista	,,	20.00

De Práctico Fluvial de 2da. Cuarto Maquinista o Motorista y Contramaestre	S/.	10.00
De Capitán Práctico Lacustre, Primer Maquinista o Motorista	,,	50.00
De Piloto Práctico Lacustre, Segundo Maquinista o Motorista	,,	30.00
De Contramaestre Práctico Lacustre, Tercer Maquinista o Motorista	,,	20.00
Por expedición de Carnet de Pescador o su duplicado	,,	30.00
Por expedición de Carnet de Trabajadores Marítimos en general o su duplicado	,,	30.00
Por expedición de Título de Patrón de Pesca o su duplicado	,,	50.00
Por expedición de Copias certificadas o duplicadas de cuadro de Arqueo o L.M.C.	,,	200.00
Por expedición de Copias certificadas o duplicado de matrícula de embarcaciones	,,	100.00
Por expedición de copia certificada o duplicada de Libreta de Embarque	,,	50.00
Por expedición de copia certificada de Resoluciones o cualesquiera otros documentos en un proceso investigatorio . .	,,	50.00

Todos los recursos solicitando copias certificadas de cualquier documento deberá llevar adheridos conforme a Ley Timbres fiscales por valor de S/. 10.00. Por inscripción de documentos en el Libro respectivo de matrícula de embarcaciones, tales como: Pago de precio o parte de él de la construcción o de la compra-tanto de la embarcación como de su planta propulsora-contrato de hipoteca o de prenda mercantil sin desplazamiento redes u otros elementos separables de la embarcación y cualesquiera otros gravámenes así como contratos de habilitación de armadores, demandas u otra medida judicial, y asimismo la cancelación de la inscripción S/. 200.00.

NOTA.—Modificado por D.S. Nº 19 del 24-8-63.

NOTA.—Exonérese a todas las embarcaciones menores de 10 toneladas que operan en los ríos de la región amazónica, del pago de derechos y gravámenes que establece el Decreto Supremo Nº 19 del 24 de Agosto de 1963, manteniendo vigentes solamente los derechos de matrícula y reconocimiento semestral.

Art. 816º—Los derechos de Capitanías indicados en el artículo anterior, serán recaudados por el Banco de la Nación.

Art. 817º—Para el fondeo de boyas o muertos de amarre en los puertos, la autoridad marítima señalará a los solicitantes personal técnico de su dependencia para la maniobra correspondiente, por cuyas faenas abonarán los interesados, a la Capitanía de Puerto, las siguientes cantidades:

Por boya o muerto de amarre de 1ra. clase	S/.	1000.00
Por boya o muerto de amarre de 2da. clase	,,	500.00
Por boya o muerto de amarre de 3ra. clase	,,	200.00

Art. 818º—Las embarcaciones de pesca clasificadas como de bahía pagarán los derecho por refrenda semestral de matrícula correspondiente a botes fleteros y embarcaciones similares indicados en el Art. 815º.

RELACION DE ANEXOS

C-1 Certificado de Arqueo.

C-2 Patente de Navegación Mercantil.

C-3 Pasavante Mercantil.

C-4 Pasavante Provisional.

C-5 Libro de Matrícula de Embarcaciones de Travesía y Cabotaje.

C-5a Certificado de Matrícula para Embarcaciones de Travesía y Cabotaje.

C-6 Certificado de Matrícula para Embarcaciones de Bahía.

C-7 Certificado de Reconocimiento Semestral para Embarcaciones de Bahía.

C-8 Certificado de Reconocimiento Semestral para Embarcaciones de Travesía y Cabotaje.

C-10 Registro de Tripulantes de la Marina Mercante Nacional.

C-10a Libro-Registro de Pescadores.

C-11 Libreta de Embarque para Tripulantes de la Marina Mercante Nacional.

C-12 Libreta de Embarque para Oficiales de la Marina Mercante Nacional..

C-17 Licencia de Salida de Naves; con modelo de solicitud.

C-18 Registro de Entradas y Salidas de Buques Mercantes Nacionales y Extranjeros.

C-23 Título para Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

C-26 Rol de Tripulación.

C-36 Carnet de Pescador.

C-37 Registro de Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

C-38 Contrato de Embarque a Bordo de Buques Extranjeros.

C-39 Contrato de Embarque a Bordo de Buques Nacionales.

C-40 Licencia de Salida para Embarcaciones de Pesca.

C-41 Certificado de Seguridad.

C-42 Certificado de Seguridad Radiotelegráfica.

C-43 Certificado de Dispensa.

C-44 Carnet de Sargento de Playa.

—— Lista de Pasajeros.

(MODELO DE CERTIFICADO DE ARQUEO)

(Gran Sello del Estado)

Servicio Industrial de la Marina

CERTIFICADO DE ARQUEO

Nombre del buque	Nombre del Constructor	Lugar y año de construcción
.....	.....	.....

Número de cubiertas ..... Roda .....

Número de mástiles ..... Popa .....

Propulsión ..... Casco .....

Clase de aparejo .....

DIMENSIONES PRINCIPALES

Eslora total .....

Eslora de tonelaje .....

Eslora entre perpendiculares de clasificación

Manga de registro .....

Puntal de registro .....

TONELAJE

A.—Capacidad volumétrica bajo cubierta de tonelaje .....

B.—Capacidad volumétrica entre cubiertas .....

C.—Capacidad volumétrica superestructuras .....

D.—Exceso de escotillas .....

Tonelaje Grueso .....

TONELAJE DEDUCIBLE

.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

Total tonelaje deducible .....

Tonelaje Grueso .....
Tonelaje deducible .....
Tonelaje de Registro (100 pies cúbicos ó 2.83 metros cúbicos) .....

RESUMEN

A.—Tonelaje grueso .....

B.—Tonelaje de registro .....

..... toneladas y ..... centésimos de tonelada de registro.

El Jefe que suscribe, certifica: que el buque arriba descrito ha sido medido en conformidad al Reglamento de Arqueo vigente. empleando los procedimientos establecidos para buques mercantes.

NOTA:—El cuadro de mediciones y cálculos se encuentra en el archivo de la División Construcción Naval del Servicio Industrial de la Marina.

Callao, ... de ..... de 19 ....

El Capitán de .....

.....
Jefe del Servicio Industrial de la Marina

Vº. Bº.
Capitán de .....
.....
Director de Capitanías

(MODELO DE PATENTE DE NAVEGACION MERCANTIL)

(Gran Sello del Estado)

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto:

Por Resolución Suprema de ..... se acredita que D.... ..... propietario del ..... ha cumplido con los requisitos que señala el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional para obtener la Patente de Navegación Mercantil;

Por tanto:

He venido en expedir dicha Patente al ..... (1) .... construído en ..... (2) ..... el año ..... el cual según el certificado de arqueo tiene ..... toneladas de registro neto.

En consecuencia, puede dicha nave enarbolar la bandera del Perú, debiendo las Autoridades de Marina prestarle auxilio para su libre navegación y legítimo comercio.

Ruego asimismo a los Jefes de Estado de Potencias extranjeras, permitir la navegación del citado buque, dentro de aguas territoriales, y aprovisionamiento en sus puertos.

Con tal fin, he mandado expedir esta Patente, firmada por mí, refrendada por el Ministro de Estado en el Despacho de Marina, y sellada con el sello de la República, la cual se anotará en las oficinas respectivas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los ..... días del mes de ..... del año .....

---

(1) Clase de nave.

(2) Lugar de construcción.

(MODELO DE PASAVANTE DE NAVEGACION MERCANTIL)

Anotado con el Nº .....

Folio .....

(Gran Sello del Estado)

Dirección de Capitanías

El ..... de la Armada Nacional y Director de Capitanías

CARACTERISTICAS

Nombre anterior .....

.....

Fiador Don .....

.....

Fianza S/. .....

Eslora .... mts. .... ctms.

Manga ..... » ..... »

Puntal ..... » ..... »

Número de Cubiertas .....

Número de Palos .....

Aparejo .....

Fig. proa .....

Fig. popa .....

Casco de .....

Motor .....

.....

.....

.....

POR CUANTO: Don ..... ciudadano ..... y dueño de (1) ..... nacional (2) ..... del porte de ..... toneladas de registro neto, según medida de la oficina arqueadora, ha solicitado permiso para navegar en el litoral de la República;

POR TANTO: en uso de las atribuciones del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, y por no tener dicha embarcación el número de toneladas requeridas para ocurrir al Supremo Gobierno solicitando la expedición de la Patente respectiva, correspondiente a buques de mayor porte, he venido en expedirle este PASAVANTE DE NAVEGACION MERCANTIL, por el término de **CUATRO AÑOS** para que pueda navegar libremente dentro del litoral nacional, y vencido dicho plazo se devolverá este documento para su cancelación. En consecuencia, no se le pondrá embarazo en su viaje; antes bien, se le facilitarán, por todas las autoridades marítimas, los auxilios que haya menester.

Dado en ....., a los ..... días del mes de ..... de 19....

EL CAPITAN DE .....

.....

DIRECTOR DE CAPITANIAS

---

(1) Categoría y clase de la nave

(2) Nombre de la nave.

(MODELO DE PASAVANTE PROVISIONAL)

(Gran Sello del Estado)

El ..... (1) Director de Capitanías.

El Cónsul del Perú en .....

En uso de las facultades que me concede el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional he venido en expedir el presente Pasavante Provisional, al ..... (2) ..... (3) ..... de ..... toneladas de registro neto, de propiedad de D ..... y cuyo Capitán es el ..... (4) ..... D ..... a fin de que pueda efectuar el presente viaje de ..... (5) a ..... (6) .....

En consecuencia no se le pondrá obstáculos en su viaje y, antes bien, se le facilitarán los auxilios que hubiere menester.

Este Pasavante será devuelto por el Capitán de la nave a su llegada al Callao.

..... de ..... de 19 ....

Firma del Director de Capitanías o Cónsul.

.....

(1) Clase Militar.
(2) (3) Categoría y nombre de la nave.
(4) Categoría y nombre del Capitán.
(5) Puerto de salida.
(6) Puerto de llegada, pudiéndose agregar «y regreso» si se trata de un viaje redondo.

(MODELO DE LIBRO DE MATRICULA DE EMBARCACIONES DE TRAVESIA Y DE CABOTAJE)

Folio Nº .....

CAPITANIA DEL PUERTO DE .....

Matrícula Nº .....

Nombre actual del buque .....
Indicativo de llamada .....
Clasificación del buque .....
Eslora .....
Manga .....
Puntal .....
Tonelaje bruto .....
Tonelaje de registro neto .....
Número de palos .....
Clase de aparejo .....
Número de cubiertas .....
Forma de proa .....
Forma de popa .....
Lugar de construcción .....
Nombre del constructor .....
Año de construcción .....
Anterior puerto de matrícula .....
Anterior propietario .....
Dotación .....
Pasajeros de 1ª clase .....
» » 2ª clase .....
» » 3ª clase .....
Material de construcción .....

Máquinas tipo .....
Fuerza en caballos efectivos .....
Velocidad máxima .....
Sistema de propulsión (1) .....
Propulsores (2) .....
Constructor .....
Número de calderas .....
Tipo de calderas .....
Constructor .....
Combustible .....
Autonomía (3) ..... a (4) .....
Propietarios actuales .....
Nacionalidad peruano { Nacimiento / Naturalización
Anterior nacionalidad .....
Profesión o industria .....
Domicilio .....
Valor del buque .....
Fecha de expedición de la Patente o Pasavante .....
Fecha de inscripción en el Registro Mercantil de .....
(5) ..... (6) .....

..... a ..... de ..... 19....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto

.....

---

(1) Vapor, motor, vela, mixto.
(2) Número de hélices.
(3) Millas.
(4) Velocidad.
(5) Lugar de inscripción
(6) Nº folio y fecha de la inscripción.

(MODELO DE CERTIFICADO DE MATRICULA PARA EMBARCACIONES DE TRAVESIA Y DE CABOTAJE)

(Gran Sello del Estado)

CAPITANIA DEL PUERTO DE .....

Matrícula Nº .....

El ....., Capitán de Puerto de .....

Certifica: Que en la fecha ha sido inscrita en el Libro Matrícula de embarcaciones de travesía y cabotaje de esta Capitanía, el (1) ..... (2) ..... de propiedad de don ..... siendo las características del buque, las siguientes:

Indicativo de llamada .....
Eslora .....
Manga .....
Puntal .....
Tonelaje bruto .....
Tonelaje de registro neto ..
Número de palos .....
Clase de aparejo .....
Número de cubiertas .....
Forma de proa .....
Forma de popa .....
Lugar de construcción .....
Nombre del constructor ....
Año de construcción .....
Anterior puerto de matrícula.
Anterior propietario .....
Dotación .....
Pasajero de 1ra. clase .....
,, ,, 2da. ,, ...
,, ,, 3ra. ,, ...
Material de construcción ...
Sistema de propulsión (3) ...

Máquinas (tipo y número) ..
Fuerza en caballos efectivos.
Velocidad máxima .....
Propulsores (4) .....
Constructor .....
Número de calderas .....
Tipo de calderas .....
Constructor .....
Combustible .....
Autonomía .....
.....
Nacionalidad del actual propietario: por nacimiento ..
por naturalización .....
Profesión o industria .....
Domicilio .....
Valor del buque .....
Fecha de expedición de la Patente o Pasavante .....
Fecha de inscripción en el Registro Mercantil (5) .....
(6) .....

En virtud de la presente matrícula, la referida nave gozará desde ahora en adelante, de todos los privilegios y prerrogativas que las leyes conceden a las naves mercantes.

....., ... de 19....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto

.....

(1) Clasificación del buque.
(2) Nombre del buque.
(3) Vapor, motor, vela, mixto.
(4) Número de hélices.
(5) Lugar de inscripción.
(6) Número del folio y fecha de la inscripción.

(MODELO DE CERTIFICADO DE MATRICULA PARA EMBARCACIONES DE BAHIA)

(Gran Sello del Estado)

CERTIFICADO DE MATRICULA PARA EMBARCACIONES DE BAHIA

Capitanía del Puerto de .....

En la fecha ha quedado matriculada bajo el número ..... la (1) ..... denominada ..... de propiedad de .... y cuyas principales características son:

Eslora ..... m. ..... cm. Motor ..... H.P.

Manga ..... m. ..... cm. Porte ..... tons.

Puntal ..... m. ..... cm. Material .....

Dicha embarcación se destina exclusivamente a (2) ..... y gozará de las franquicias acordadas a las de su clase, estando su propietario obligado a cumplir las disposiciones del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional.

..... de ..... de 19 ....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto

.....

(1) Clase de embarcación.

(2) Trabajo o industria a la que va a dedicarse: pesca, fletera, remolcador, carga, cisterna, recreo.

(MODELO DE CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO SEMESTRAL PARA EMBARCACIONES DE BAHIA)

(Gran Sello del Estado)

CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO SEMESTRAL PARA EMBARCACIONES DE BAHIA

Capitanía del Puerto de (1) .....

(2) ..... semestre de 19 ....

El Capitán de (3) ..... Capitán de Puerto que suscribe,

CERTIFICA:

Que del reconocimiento practicado en el (4) ..... (5) ..... de propiedad de Don ..... y cuya matrícula lleva el número ..... ha resultado encontrarse en las condiciones que a continuación se expresa:

Casco .....

Arboladura y velas .....

Palamenta .....

Motor .....

Anclas y amarras .....

Luces .....

Tanques .....

Bombas de achicar .....

Pintura interior y exterior .....

Cantidad de agua que hace en 24 horas .....

Otras observaciones .....

.....

En consecuencia declaro que dicha embarcación (7) .....

..... en condiciones de navegabilidad.

(8) ..... de ..... de 19 ....

El (9) .....

Reconocido

El Capitán de (3) .....

---

(1) Nombre del Puerto
(2) «Primero» o «Segundo».
(3) Clase Militar
(4) Categoría de embarcación.
(5) Nombre de embarcación.
(6) Hacer anotaciones claras y breves.
(7) «Se encuentra» o «no se encuentra».
(8) Fecha.
(9) Clase militar del Oficial que practicó el reconocimiento y firma abajo.

(MODELO DE CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO SEMESTRAL PARA EMBARCACIONES DE TRAVESIA Y DE CABOTAJE)

CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO SEMESTRAL PARA EMBARCACIONES DE TRAVESIA Y DE CABOTAJE

Capitanía de (1) .....

..... Semestre de 19 ....

Nombre de la nave .....

Clasificación de la nave .....

Número de matrícula .....

Distintivo de llamada .....

Estanqueidad del casco .....

Estanqueidad de la cubierta principal .....

Estado de las anclas, cadenas y cabullería .....

Estado de los aparatos de gobierno .....

Estado de la pintura exterior e interior .....

Estado de cámaras y camarotes .....

Estado del compartimiento de tripulación .....

Estado de las máquinas y motores .....

Estado de las calderas .....

Estado de los botes y balsas salvavidas .....

Número de embarcaciones que posee la nave .....

Suficiencia de los botes y balsas en caso de abandono .....

Número de chalecos salvavidas que posee la nave .....

Suficiencia de los mismos para la dotación en caso de siniestro.

Si tiene o no completos los instrumentos de navegación, cartas, correderas, compases, sondas, cronómetros, faroles, etc.

Si tiene diario oficial de Navegación y Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional .....

Estación radiotelegráfica .....

Anotaciones de los instrumentos que le faltan .....

Si tiene marcas de máxima carga .....

Si tiene extinguidores de incendio .....

Cantidad de agua que hace en 24 horas .....

Estado de las Bombas .....

Estado de la instalación eléctrica .....

Otros datos u observaciones .....

.....

.....

.....

.....

En vista de las circunstancias anotadas, el ..... (2) ..... que suscribe declara:

Que el ..... (3) ..... de propiedad de Don (4) ..... (5) ..... en buenas condiciones para navegar sin peligro, correspondiéndole en su servicio radiotelegráfico la categoría de ... . (6) ..... clase.

Fecha, ...

(7) .....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto.

---

(1) Nombre de la Oficina que manda hacer el reconocimiento.
(2) Jefe u Oficial.
(3) Categoría y nombre de la embarcación.
(4) Nombre del propietario.
(5) «Se encuentra» o «no se encuentra».
(6) Primera; segunda o tercera clase.
(7) Firma del jefe u oficial que hace el reconocimiento.

(MODELO DE REGISTRO DE TRIPULANTES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL)

CAPITANIA DE PUERTO DE .....

Inscripción Marítima Nº .....

Nombre .....

Edad .....

Natural de { Distrito ..... Provincia ..... Departamento ...

Domicilio .....

Estado .....

Hijo de { Don ..... Doña .....

Instrucción civil .....

Nº de libreta de inscripción militar..

Nº de libreta electoral .....

Especialidad .....

Otras anotaciones .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

RETRATOS	
FRENTE	PERFIL

Impresiones Digitales	
Indice Izquierdo	Indice Derecho

FILIACION

Estatura . . Cejas . . .

Complexión. Ojos . . . .

Raza . . . Nariz . . .

Cabello . . Boca . . . .

Frente . . Barba . . .

Señales Particulares . . .

.....

Fecha, ...

(MODELO DE LIBRO-REGISTRO DE PESCADORES)

CAPITANIA DEL PUERTO DE .....

Inscripción-Pesca Nº .....

Nombre .....

Edad .....

Natural de { Distrito ..... Provincia ..... Departamento .....

Domicilio .....

Estado .....

Hijo de { Don ..... Doña .....

Instrucción civil .....

Nº de libreta de inscripción militar..

Nº de libreta electoral .....

Oficio .....

Otras anotaciones .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

RETRATOS	
FRENTE	PERFIL

Impresiones Digitales	
Indice Izquierdo	Indice Derecho

FILIACION

Estatura . . Cejas . . .

Complexión. Ojos . . . .

Raza . . . Nariz . . .

Cabello . . Boca . . . .

Frente . . Barba . . .

Señales Particulares . . .

Fecha, ...

(MODELO DE LIBRETA DE EMBARQUE PARA TRIPULANTES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL)

(Carátula)

(Gran Sello el Estado)

LIBRETA DE EMBARQUE

PARA TRIPULANTES DE LA

MARINA MERCANTE NACIONAL

Nombre .....

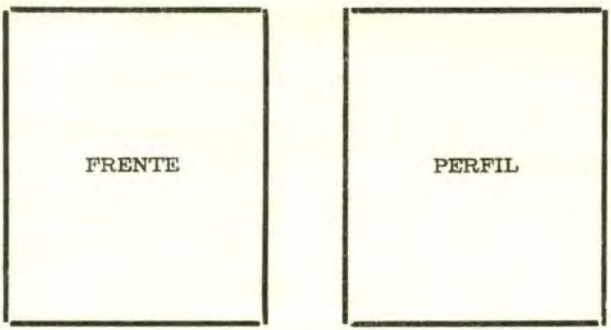
Empleo a bordo .....

Nº de Registro ..... en la Capitanía de .....

(Página 1: Igual a la Carátula)

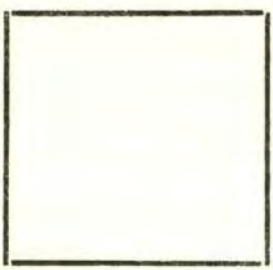
(Página 2)

Fotografías

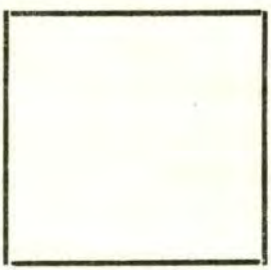


Impresiones Digitales

Indice izquierdo



Indice derecho



. . . . . .

Firma del interesado

Nº de Registro ..... en la Capitanía de .....

Nombre .....

Empleo a bordo .....

Nº de libreta de inscripción militar .....

Nº de libreta electoral .....

Estatura	Ojos .....
Complexión	Nariz .....
Cabellos	Boca .....
Frente	Barba .....
Cejas	Cara .....

Señales particulares .....

DATOS PERSONALES

Fecha de nacimiento .....

Padres: { Don ..... / Doña ..... }

Natural del Distrito de ..... Provincia de .....

Departamento de .....

Residencia .....

Estado Civil .....

Grado de instrucción .....

Se inscribió el ..... para dedicarse a .....

.....

..... de ..... de 19 ....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto

.....

SERVICIO EN LA ARMADA, EJERCITO O AERONAUTICA

Plaza	Nombre del Buque o Dependencia	Tiempo Años, Meses

Conducta y motivo del licenciamiento .....

.....

NOTA: Toda anotación que se haga en la presente libreta debe estar autorizada por el Capitán del buque o Capitán de Puerto, según corresponda, sin cuyo requisito no tendrá ningún valor.

Los datos de la filiación estarán en conformidad con los de la libreta de inscripción militar.

Esta libreta es intransferible y en caso de pérdida será renovada previa su comprobación tomando todos los datos del libro de registro de la Capitanía respectiva.

(Página 5)

EMBARQUE Y DESEMBARQUE

En la fecha se embarca el interesado en calidad de .... en el buque ..... su Capitán ..... por el término de ..... con el haber mensual de .....

..... de ..... de 19 ....

.....
Firma del Capitán del buque

Sello de la
Capitanía.

En la fecha el interesado queda desembarcado del buque ..... donde se desempeñó como ..... y está ajustado en sus haberes hasta .....

Motivo del desembarque .....

Conducta .....

Competencia .....

..... de ..... de 19 ....

.....
Firma del Capitán del buque

Sello de la
Capitanía.

(Páginas 6 al 21 inclusive: Igual a la página 5)



MINISTERIO DE MARINA

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

LIBRETA DE EMBARCO

PARA OFICIALES

DE LA

MARINA MERCANTE

NACIONAL

NOMBRE .....
(Apellidos y Nombres)

Registro Nº .....

NOMBRE .....
(Apellidos y Nombres)

Nº de Libreta de Inscripción Militar .....

Nº de Libreta Electoral .....

Nº de Libreta Tributaria .....

Nº de Carnet de Seguro Social .....

FILIACION

Estatura ..... Ojos .....

Complexión ..... Boca .....

Cabellos ..... Cara .....

Frente ..... Barba .....

Cejas ..... Nariz .....

Tipo de Sangre ..... RH ..... Señales Particulares .....

.....

.....

DATOS PERSONALES

Fecha de Nacimiento .....

Domicilio ..... Telf. .....

Natural del Distrito de ..... Provincia de .....

Departamento de .....

Nacionalizado Peruano a la Edad ..... el .....

Título de Nacionalización .....

Idiomas que conoce .....

Estado Civil .....

Servicio Militar .....

Cumplido en .....

Tiempo de Servicios .....

Grado y Clase .....

Conducta y Motivo de Licenciamiento .....

Persona a notificar en caso de emergencia .....

Domicilio ..... Telf. .....

Lugar y Fecha de Expedición .....

SELLO

.....
FIRMA DE LA AUTORIDAD
MARITIMA

FOTOGRAFIAS

De Frente



De Perfil

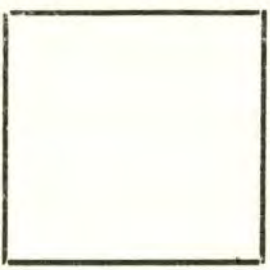


IMPRESIONES DIGITALES

Indice Izquierdo



Indice Derecho



Declaración de habilidad para Natación y Remo

Sabe nadar ..... Sabe remar .....

.....
Firma del Titular

INSCRIPCION

DON .....
(Apellidos y Nombres)

queda inscrito en la fecha en el Registro Matriz del Personal de la Marina Mercante Peruana, bajo el Nº .....

.....
(Nº de Registro)

Lugar y Fecha .....

SELLO

....
FIRMA DE LA AUTORIDAD MARITIMA

Esta Libreta de Embarco constituye un documento de Identidad del Personal de la Marina Mercante Nacional, otorgado de acuerdo con las Leyes Peruanas y de conformidad con lo especificado en el Convenio 108 de la Organización Internacional del Trabajo.

Caduca a los dos años de su expedición, debiendo ser renovada a partir de esa fecha bi-anualmente previa presentación de la Ficha Médica que acredite la aptitud física del titular.

Fecha de Expedición .....

Caduca el .....

RENOVACIONES

VALIDA	**VALIDA**
HASTA EL	HASTA EL .....
Lugar y Fecha	Lugar y Fecha .....
Sello	Sello .....
Firma de la Autoridad Marítima	**Firma de la Autoridad Marítima**
VALIDA	**VALIDA**
HASTA EL	HASTA EL .....
Lugar y Fecha	Lugar y Fecha .....
Sello	Sello .....
Firma de la Autoridad Marítima	**Firma de la Autoridad Marítima**
VALIDA	**VALIDA**
HASTA EL	HASTA EL .....
Lugar y Fecha	Lugar y Fecha .....
Sello	Sello .....
Firma de la Autoridad Marítima	**Firma de la Autoridad Marítima**

TITULOS QUE POSEE

.....
(Título)

Nº del Título .....

Nº de Resolución o Documento con que se otorga .....

.....

Lugar y Fecha .....

Sello .....

FIRMA DE LA AUTORIDAD
MARITIMA

TITULOS QUE POSEE

.....
(Título)

Nº del Título .....

Nº de Resolución o Documento con que se otorga .....

.....

Lugar y Fecha .....

Sello .....

FIRMA DE LA AUTORIDAD
MARITIMA

PRESENTACION A EXAMENES PROFESIONALES

Rindió Exámenes para Optar Título	Fecha	Expediente Número	Resultado	Firma del Jefe del Dpto. de Marina Mercante
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

RECONOCIMIENTO MEDICO

FECHA			FICHA MEDICA NUMERO	RESULTADO	Firma del Jefe del Dpto. Marina Mercante
Día	Mes	Año			

NOTAS DE MERITO

Las acciones meritorias serán anotadas en esta hoja por orden de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas previo informe del Capitán, Armador o Autoridad competente

FECHA	Reportado por	MOTIVO	Firma del Jefe del Dpto. Marina Mercante

NOTAS DE DEMERITO

Las infracciones al Reglamento de Capitanías y Marina Mercante serán anotadas en esta hoja por orden de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, previo informe documentado del Capitán o Autoridad Competente

Fecha	Reportado por	Motivo	Sanción Impuesta	Firma del Capitán de Puerto

HABILITACIONES

Fecha	Habilitado como y Nº R/D.	Fecha que vence Habilitación	Firma del Jefe del Dpto. Marina Mercante	Fecha	Habilitado como y Nº R/D.	Fecha que vence Habilitación	Firma del Jefe del Dpto. Marina Mercante
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

CAPACITACION

Los Cursos de Capacitación serán anotados en esta hoja, previa presentación del documento que acredite haber terminado satisfactoriamente los cursos correspondientes.

Fecha	CURSO	LUGAR	Duración del Curso	Diploma o Título Obtenido	Firma del Jefe del Dpto. de Marina Mercante
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....

RELACION DE CAMBIOS DOMICILIARIOS Y DE TELEFONO DEL TITULAR

NUEVA DIRECCION	Nº TELEFONO
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

NOTA. Los cambios domiciliarios del titular, o de la persona a notificar en caso de emergencia; deben ser comunicados a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en cuando se produzcan.

Los Oficiales Fluviales y Lacustres comunicarán a la Capitanía de Iquitos o Puno según el caso.

RELACION DE CAMBIOS DOMICILIARIOS Y DE TELEFONO DE LA PERSONA A NOTIFICAR EN CASO DE EMERGENCIA

NOMBRE	DOMICILIO ACTUAL	TELEFONO
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

EMBARCO

Lugar y Fecha .....
Título que Posee .....
Empleo a bordo .....

NAVE
- Nombre .....
- Tipo .....
- Tráfico .....
- Nacionalidad y ..... Nº Matrícula .....
- Porte Bruto .....

Fecha de Contrato ..... Duración del Contrato .....
Sueldo .....

.....
Firma del Capitán de la Nave

.....
Firma del Interesado

Sello

.....
Firma del Capitán de Puerto

DESEMBARCO

Lugar y Fecha .....
Motivo .....
Conducta .....
Habilidad Profesional .....
Situación de la Nave durante este Período .....
En Operaciones Comerciales .....
En Reparaciones .....
En otra Situación .....
Tiempo de Servicios a bordo .....
Todos los Haberes y Beneficios Sociales han sido pagados hasta la fecha .....

.....
Firma del Capitán de la Nave

.....
Firma del Interesado

Sello

.....
Firma del Capitán de Puerto

OBSERVACIONES

(MODELO DE LICENCIA DE SALIDA DE NAVES)

(Gran Sello del Estado)

CAPITANIA DEL PUERTO DE .....

LICENCIA DE SALIDA

Por cuanto: don ..... Capitán del buque ..... de ..... toneladas de registro neto, y con capacidad para ..... pasajeros que navega con una tripulación de ..... hombres, ha comprobado no tener ningún impedimento para salir de este puerto.

Por tanto: le otorgo la licencia que solicita, a fin de que pueda dirigirse a ..... con escala en .....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto

.....

(MODELO DE SOLICITUD DE LICENCIA DE SALIDA DE NAVES)

Señor Capitán de Puerto:

(Capitán) (Buque) (Carga)
..... (Agente) del (Motonave) de Pasajeros)
(Velero) (Recreo)

..... de nacionalidad ..... de ..... toneladas de registro neto, con capacidad para (.....) pasajeros de (.....)

(1ra.) que arribó a este puerto el ..... de ..... de 19 ...
(3ra.)

procedente de ....., solicita a Ud. otorgue al indicado buque la licencia necesaria para que pueda zarpar el día de hoy con destino a ..... y escalas en ..... conduciendo (Pasajeros / Carga (1) / Lastre) ....

.....

..... de ..... de 19,...

Firma .....

Sin cargo

..... de ..... de 19 ....

(Sello y firma del Administrador de la Aduana o Jefe del Resguardo)

---

(1) Indicar la clasificación y tonelaje.

(MODELO DE REGISTRO DE ENTRADAS Y SALIDAS DE BUQUES MERCANTES NACIONALES Y EXTRANJEROS)

(Gran Sello del Estado)

MINISTERIO DE MARINA

CAPITANIA DEL PUERTO DE.....

Entradas y salidas de buques mercantes nacionales y extranjeros en el mes de ..... de .....

ENTRADAS											SALIDAS										
Día	Clase (1)	Nacionalidad	Nombre	Ton. Reg.	Procd.	Tripul.	Pasajeros 1ª	Pasajeros 3ª	Carga (2)	Consignatarios	Día	Clase (1)	Nacionalidad	Nombre	Ton. Reg	Destino	Tripul.	Pasajeros 1ª	Pasajeros 3ª	Carga (2)	Observ.
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....

Totales

(1) V: Vapor. — M: Motor. — BV: Vela. — G: Guerra. — EM: Embarcación de menor porte. — EB: Embarcación de bahía.
(2) CG: Carga general. — ME: Materias explosivas.

RESUMEN

ENTRADAS

Nacionales..... ..... Tonelaje
Extranjeros..... „
Total..... „

Pasajeros 1ª.....
„ 3ª.....
Total.....

SALIDAS

Nacionales..... Tonelaje
Extranjeros..... „
Total..... „

Pasajeros 1ª.....
„ 3ª.....
Total.....

..... de ..... de 19....

(MODELO DE TITULO PARA OFICIALES DE LA MARINA (MERCANTE NACIONAL)

(Gran Sello el Estado)

MARINA MERCANTE NACIONAL

Anotado con el Nº .....

Folio .....

Fotografías





EL DIRECTOR DE CAPITANIAS

Por cuanto: por Resolución Ministerial Nº ..... de ..... de ..... de 19 .... se ha concedido el Título de ..... de la Marina Mercante Nacional a ..... por haber comprobado que posee los conocimientos y requisitos necesarios para desempeñar esa clase;

Por tanto: He venido en expedir el presente Título al interesado, quien queda sujeto al cumplimiento de las prescripciones del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional y demás disposiciones, que le conciernen. En consecuencia, las autoridades bajo mi jurisdicción le guardarán y harán guardar los privilegios que le otorga dicho Reglamento.

Tómese razón en esta Dirección y en la Capitanía del Puerto de ..... la que expedirá la correspondiente Libreta de Embarque.

Dado en el Callao, a los ..... días del mes de ..... de .....

El Capitán de .....
Director de Capitanías

(MODELO DE ROL DE TRIPULACION) C-26

Rol de la tripulación con que navega el ..... nacional ..... V/ .....

Nº de Registro ..... de porte de ..... T.R.N., su Capitán .....

con destino a ..... e intermedios .....

No. de orden	Empleo a bordo	NOMBRES	Nacionalidad	Libreta de embarque		Capitanía donde está matriculado	Fecha de embarque	Puerto de embarque	Puerto de desembarque	Sueldos
				No.	Año de expedición					

Comprende este Rol la inscripción de ..... hombres de mar para dotación del..... a satisfacción de su Capitán y cuyos contratos de embarque han sido efectuados de acuerdo con los artículos 668º y 670º del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional.

..... a ..... de 19....

El Contador El Capitán de .....

Vº Bº
El Capitán de Puerto

(MODELO DE CARNET DE PESCADOR)

(Carátula)

(Gran Sello del Estado)

CARNET DE PESCADOR

Nombre .....

Nº de Inscripción .....

Inscrito en la Capitanía de .....

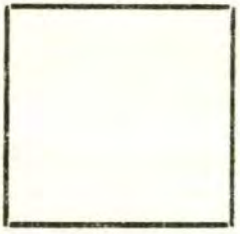
Fotografías



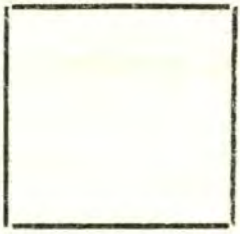


Impresiones Digitales

Indice izquierdo



Indice derecho



..... de ..... de 19 ....

.....
Firma del interesado

El Capitán de .....
Capitán de Puerto.

.....

Capitanía de .....

Nombre .....

Nº de inscripción .....

Nº de libreta de inscripción militar .....

Nº de libreta electoral .....

FILIACION

Estatura ..... Ojos .....

Complexión ..... Nariz .....

Cabellos ..... Boca .....

Frente ..... Barba .....

Cejas ..... Cara .....

Señales particulares .....

DATOS PERSONALES

Fecha de nacimiento .....

Padres { Doña ..... / Don .....

fletes ..... (6)

Natural del Distrito de ..... Provincia .....

Departamento de .....

Nacionalizado peruano a la edad de .... años, el .... de ..... de .....

Residencia .....

Estado civil .....

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS
REGISTRO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

MATRICULA Nº .....

Títulos que posee

Título	No. del Título	Fecha de Expedición
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

Apellidos y Nombres .....
Nº de Inscripción Libreta Militar .....
Nº de Libreta Electoral .....
Nº de Libreta Tributaria .....
Nº del Carnet del Seguro Social .....

Fotografías

Perfil	Frente

Impresiones Digitales

Indice Izquierdo	Indice Derecho

..... Firma del Titular

FILIACION

Estatura .....Ojos .....
Complexión .....Boca .....
Cabellos .....Cara .....
Frente .....Barba .....
Cejas .....Nariz .....
Tipo de Sangre .....RH .....
Señales Particulares .....

DATOS PERSONALES

Fecha de Nacimiento .....
Domicilio .....Teléfono .....
Natural del Distrito de ..... Provincia de .....
Departamento de .....
Nacionalizado Peruano a la edad de ..... El .....
Título de Nacionalización .....
Idiomas que conoce .....
Estado Civil .....
Servicio Militar .....
Cumplido en .....
Tiempo de servicios .....
Grado o Clase .....
Conducta y Motivo de Licenciamiento .....
Persona a notificar en caso de emergencia .....
Domicilio y teléfono .....
Lugar y fecha expedición .....

.....
Firma de la Autoridad Marítima

MINISTERIO DE MARINA
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Departamento de Marina Mercante

LEGAJO PERSONAL DEL OFICIAL DE MARINA MERCANTE DEL PERU

FOTO

Nº de Registro (Libreta de Embarco) . . Caduca . .
Apellidos ..... Nombres .....
Nº de Libreta Inscripción Militar .....
Nº de Libreta Electoral .....
Nº de Libreta Tributaria .....
Nº del Carnet del Seguro Social .....

FILIACION

Estatura .....Ojos .....
Complexión .....Boca .....
Cabellos .....Cara .....
Frente .....Barba .....
Cejas .....Nariz .....
Tipo de Sangre .....RH ..... Señales Particulares ...

.....

1.—DATOS PERSONALES

Fecha de Nacimiento .....
Domicilio .....Teléfono .....
Natural del Distrito de ..... Provincia de .....
Departamento de .....
Nacionalizado Peruano a la edad de ..... El .....
Título de Nacionalización .....
Idiomas que conoce .....
Estado Civil .....
Servicio Militar .....
Cumplido en .....
Tiempo de servicios .....
Grado o Clase .....
Conducta y Motivo de Licenciamiento .....
Persona a notificar en caso de emergencia .....
Domicilio y teléfono .....
Lugar y fecha expedición .....

MINISTERIO DE MARINA
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Departamento de Marina Mercante

2.—REGISTRO DE PROMOCIONES

Fecha	TITULO OBTENIDO Y NUMERO	Rindió Examen para Inmediato Superior	Aprobado/desaprobado	OBSERVACIONES
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

MINISTERIO DE MARINA
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Departamento de Marina Mercante

Nº REGISTRO .....

APELLIDOS ..... NOMBRES .....

3.—REGISTRO DE EMBARCO

Período de Embarco		Embarcado en la Nave	Armador	Cargo(s) Desempeñado(s)	Motivo del Desembarco	Promedio de Calificativos Obtenidos	Tiempo de Embarco
De (fecha)	A (fecha)						
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

4.—NOTAS DE MERITO

Fecha	REGISTRADO POR	MOTIVO	FIRMA
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Departamento de Marina Mercante

Nº de REGISTRO .....

APELLIDOS ..... NOMBRES .....

5.—NOTAS DE DEMERITO

Fecha	REPORTADO POR	MOTIVO	Sanción Impuesta	FIRMA
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Departamento de Marina Mercante

6.—HABILITACIONES

Fecha	HABILITADO Como y Nº R.D.	Fecha que vence la Habilitación	Fecha	HABILITADO Como y Nº R.D.	Fecha que vence la Habilitación
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Departamento de Marina Mercante

Nº de REGISTRO .....

APELLIDOS ..... NOMBRES .....

7.—CAPACITACION

Fecha	CURSO	LUGAR	Duración del Curso	Diploma o Título Obtenido
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Departamento de Marina Mercante

8.—REGISTRO RENOVACIONES DE LIBRETA DE EMBARCO

Fecha de Renovación	Fecha de Vencimiento	Firma del Registrador	Fecha de Renovación	Fecha de Vencimiento	Firma del Registrador
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

MINISTERIO DE MARINA
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Departamento de Marina Mercante

Nº de REGISTRO .....

APELLIDOS ..... NOMBRES .....

9.—**RELACION DE CAMBIOS DOMICILIARIOS Y Nº TELEFONO DEL TITULAR**

NUEVA DIRECCION	TELEFONO	NUEVA DIRECCION	TELEFONO
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

10.—**RELACION DE CAMBIOS DOMICILIARIOS Y TELEFONO DE LA PERSONA A NOTIFICAR EN CASO DE EMERGENCIA.**

N O M B R E	DOMICILIO ACTUAL	TELEFONO
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Departamento de Marina Mercante

11.—RECONOCIMIENTOS MEDICOS

Fecha	Número Ficha Médica	RESULTADO	Fecha de Vencimiento	OBSERVACIONES
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Departamento de Marina Mercante

Nº REGISTRO .....

APELLIDOS ..... NOMBRES .....

12.—**ANOTACIONES REFERENTE A RESERVA NAVAL**

.....

.....

13.—**ANOTACIONES DE INTELIGENCIA**

.....

.....

14.—**ANOTACIONES VARIAS**

.....

.....

(MODELO DE CONTRATO DE EMBARQUE A BORDO DE BUQUES EXTRANJEROS)

(Gran Sello del Estado)

CONTRATO DE EMBARQUE A BORDO DE BUQUES EXTRANJEROS

Yo ..... (1) ..... Capitán del ..... (2) ..... Contrato a ..... (3) ..... para que preste sus servicios a bordo de dicho buque como ..... (4) ..... en las condiciones siguientes:

Clase de contrato ..... (5)
Duración del contrato .....
Haber mensual .....
Puerto terminal del viaje .....
Participación en { flete ..... (6) / utilidades .....
Porcentaje del haber mensual, que retiene el Armador .....
Asignación dejada .....
Nombre y domicilio de la persona, que recibe la asignación .....

Al término del presente contrato o en caso de despedida antes de su vencimiento, me obligo expresamente a proporcionar a ..... (7) pasaje de regreso hasta el puerto de ..... (8) ..... Mi Agente en este puerto ..... (9) ..... firma el presente contrato y asume solidariamente conmigo esta obligación.

Para los fines del cumplimiento de este contrato, ambas partes contratantes quedamos sometidas a las disposiciones de la Ley y del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional vigente y firmamos en presencia del Capitán de Puerto que autoriza ..... (9) .....

.....
El Oficial o Tripulante contratado.

.....
El Capitán del buque

Tómese nota en el Libro Matrícula de Tripulantes.

El Capitán de .....
Capitán de Puerto.

Se tomó nota a fls. .....

Fecha .....

---

(1) Nombre y apellido del Capitán.
(2) Clase, nacionalidad y puerto de matrícula del buque.
(3) Nombre y apellido del Oficial o Tripulante contratado.
(4) Empleo de acuerdo con la clasificación establecida en el Art. 657º del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional.
(5) De acuerdo con la clasificación del Art. 668º del mismo Reglamento.
(6) Indicar el porcentaje.— Tarjar el renglón innecesario.
(7) Nombre y Apellido del Oficial o Tripulante contratado.
(8) Puerto de matrícula del Oficial o Tripulante.
(9) Lugar y fecha.

(MODELO DE CONTRATO DE EMBARQUE A BORDO DE BUQUES NACIONALES)

(Gran Sello del Estado)

MARINA MERCANTE NACIONAL

CONTRATO DE EMBARQUE A BORDO DE BUQUES NACIONALES

Yo ..... (1) ..... Capitán del ..... (2) ..... contrato a ..... (3) ..... para que preste sus servicios a bordo de dicho buque como ..... (4) ..... en las condiciones siguientes:

Clase de contrato ..... (5)
Duración del contrato .....
Haber mensual .....
Puerto de embarque .....
Puerto terminal del viaje .....
Participación en { flete ..... (6) / utilidades .....
Porcentaje del haber mensual que retiene el Armador .....
Asignación dejada .....
Nombre y domicilio de la persona que recibe la asignación .....

Yo ..... (7) ..... inscrito en el Registro de Oficiales / Tripulantes de la Capitanía de Puerto de ..... (8) ..... asiento Nº ..... libreta de matrícula Nº ..... acepto este contrato en los términos arriba expuestos.

Yo ..... (10) ..... inscrito en el asiento Nº .....
de la Capitanía de Puerto $\frac{\text{Oficiales}}{\text{Tripulantes}}$ del Libro de Registro de
de ..... (11) Libreta de matrícula Nº ..... acepto este contrato en las condiciones antes expuestas.

Firmamos el presente contrato en ..... (12) .....
a ..... Mes ..... Año ..... en presencia del Capitán de Puerto que autoriza, quedando sometido para su cumplimiento y efectos a la Ley y Reglamentos del Perú.

.....
El Oficial o Tripulante contratado.

.....
El Agente

.....
El Capitán del buque.

Tómese nota en el Libro Matrícula de Tripulantes.

El Capitán .....
Capitán de Puerto.

.....

Se tomó nota a fojas .....

Fecha .....

El .....

---

(1) Nombre y apellido del Capitán.
(2) Clase, nacionalidad y puerto de matrícula del buque.
(3) Nombre y apellido del Oficial o Tripulante contratado.
(4) Empleo de acuerdo con la clasificación establecida en el Art. 657º del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional.
(5) De acuerdo con la clasificación del Art. 663º del mismo Reglamento.
(6) Indicar el porcentaje.— Tarjar el renglón innecesario.
(7) Nombre y apellido del Oficial o Tripulante contratado.
(8) Puerto acordado para la devolución del tripulante.
(9) Nombre de la Agencia.
(10) Nombre y apellido del Oficial o tripulante contratado.
(11) Puerto de matrícula del Oficial o Tripulante.
(12) Puerto de embarque.

(MODELO DE LIBRETA DE LICENCIA PARA LA SALIDA DE EMBARCACIONES DE PESCA)

(Carátula)

(Gran Sello del Estado)

LIBRETA DE LICENCIA

PARA LA

SALIDA DE EMBARCACIONES

DE PESCA

Capitanía de .....

Nº de Matrícula de la embarcación .....

Nombre de la embarcación .....

Nombre del propietario .....

(Página 2: Igual a la Carátula)

(Página 3)

Capitanía de .....

Nº de Matrícula de la embarcación .....

A partir de la fecha se concede licencia para que en la embarcación de pesca denominada ..... a $\frac{\text{motor}}{\text{vela}}$ de ..... pies de eslora, salga a pescar el personal siguiente:

Patrón: ..... Nº .....

Motorista: ..... Nº .....

Tripulante: ..... Nº .....

Tripulante: ..... Nº .....

Tripulante: ..... Nº .....

Tripulante: ..... Nº .....

VALIDA POR ..... días.

Empieza el ..... de ..... de 19 ....

Termina el ..... de ..... de 19 ....

..... de ..... de 19 ....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto.

.....

(Página 4 a 33: Igual a la página 3)

(MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD)

Línea de carga de compartimientos determinados y marcados en el costado a media nave (artículo 5º de la Convención).	(Gran Sello del Estado) DIRECCION DE CAPITANIAS **CERTIFICADO DE SEGURIDAD** Para naves de pasajeros de acuerdo con las prescripciones de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

Nombre de la nave	Indicativo de llamada	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto
.....	.....	.....	.....

CERTIFICASE:

I.—Que la nave mencionada fue debidamente inspeccionada de acuerdo con las disposiciones de dicha Convención.

II.—Que la inspección mostró que la nave satisface a las exigencias de dicha Convención en lo que respecta:

1.—Al casco, calderas y máquinas;

2.—A las disposiciones y detalles relativos a los compartimientos estancos;

3.—A las siguientes líneas de carga de los compartimientos:

Líneas de carga de los compartimientos determinadas y marcadas en el costado a media nave.	Franco bordo	Para utilizar cuando los espacios destinados a pasajeros están comprendidos entre los espacios alternativos que pueden ser ocupados por pasajeros o carga
C. 1	.....	.....
C. 2	.....	.....
C. 3	.....	.....

4.—A los botes, balzas y otros medios de salvamento que son suficientes para un número total máximo de ..... personas (dotación y pasajeros), así determinadas:

..... Botes suficientes para ..... personas.
..... Balsas suficientes para ..... personas.
..... Boyas salvavidas.
..... Chalecos salvavidas.
..... Tripulantes de los botes salvavidas.

5.—A las instalaciones radiotelegráficas:

	Prescripciones de los artículos 29°, 31° y 47° de la Convención.	Disposiciones realizadas a bordo
Horas de servicio	.....	.....
Existe a bordo una estación radiotelegráfica? ..	.....	.....
Existe a bordo un equipo de emergencia (reserva?.	.....	.....
Número mínimo de operadores	.....	.....
Existe a bordo un radiogoniómetro?	.....	.....

6.—Licencia de Estación Radiotelegráfica.

III.—Que la nave satisface a todas las prescripciones restantes de la Convención que le son aplicables.

El suscrito declara que está debidamente autorizado por el Gobierno a extender este CERTIFICADO, el cual es válido hasta .....

..... de ..... de 19 ....

El Capitán de .....
Director de Capitanías.

.....

(MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA

(Gran Sello del Estado)

Ministerio de Marina

Servicio de Comunicaciones Navales

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA

De acuerdo con las prescripciones de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

Nombre de la nave	Indicativo de llamada	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto
.....	.....	.....	.....

CERTIFICASE: Que la nave mencionada satisface a las prescripciones de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, en lo que respecta a Radiotelegrafía.

	Prescripciones de los artículos 29° y 31° de la Convención	Disposiciones realizadas a bordo
Horas de servicio	.....	.....
Existe a bordo una estación radiotelegráfica? ..	.....	.....
Existe a bordo un equipo de emergencia (reserva)?	.....	.....
Número mínimo de operadores	.....	.....

El suscrito declara que está debidamente autorizado por el Gobierno a extender este CERTIFICADO, el cual es válido hasta .....

..... de ..... de 19 ....

.....
(Firma)

.....

(MODELO DE CERTIFICADO DE DISPENSA)

(Gran Sello del Estado)

DIRECCION DE CAPITANIAS

CERTIFICADO DE DISPENSA

De acuerdo con las prescripciones de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

Nombre de la nave	Indicativo de llamada	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto
.....	.....	.....	.....

CERTIFICASE: Que la nave mencionada está dispensada, de acuerdo con el artículo ..... de la Convención Internacional, para los viajes de ..... a .....

1.— (a) .....
.....
.....

El suscrito declara que está debidamente autorizado por el Gobierno a extender este CERTIFICADO, el cual es válido hasta .....

..... de ..... de 19 ....

El Capitán de .....
Director de Capitanías

(a) Indicar las condiciones sobre las que se concede este Certificado.

(MODELO DE CARNET DE SARGENTO DE PLAYA)

(Carátula)

(Gran Sello del Estado)

CARNET

DE

SARGENTO DE PLAYA

Fotografías





FILIACION

Estatura ..... Ojos .....

Complexión ..... Nariz .....

Cabellos ..... Boca .....

Frente ..... Barba .....

Cejas ..... Cara .....

Señales particulares .....

Impresión Digital
Indice Derecho



.....
Firma del Sargento de Playa

(MODELO DE LISTA DE PASAJEROS)

Nombre de la Corporación o Compañía Naviera .....

Lista de Pasajeros que han ..... por la nave .....

con destino ..... el ..... de ..... de 19 ....

No. de Orden	NOMBRE	Nacionalidad	Edad	Sexo	Profesión	Procedencia	Destino

..... de ..... de 19 ....

(Gran Sello del Estado)

MINISTERIO DE MARINA

El Capitán de Puerto de ..... en uso de las facultades que le confiere el artículo 50º del Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, nombra SARGENTO DE PLAYA, a don ..... pescador matriculado con el Nº ....., en la jurisdicción entre .....

El referido SARGENTO DE PLAYA ejercerá las funciones que le señala dicho Reglamento en la zona de mar, y en la faja de tierra comprendida entre los 50 metros de la línea de alta marea.

Las autoridades de policía del Puerto deberán brindarle todas las facilidades necesarias para el cumplimiento de las funciones de su cargo, cuando lo solicite.

..... de ..... de 19 ....

El Capitán de .....
Capitán de Puerto.

.....

GLOSARIO DE NOMBRES DE ORGANISMOS EQUIVALENTES

NOMBRE ANTIGUO DEL ORGANISMO	NOMBRE ACTUAL
DIRECCION DE CAPITANIAS Y MARINA MERCANTE	DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDA-COSTAS
SERVICIO HIDROGRAFICO Y FAROS	DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION
DIRECTOR DE CAPITANIAS	DIRECTOR GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS
CAJA DE DEPOSITOS Y CONSIGNACIONES (DEPARTAMENTO DE RECAUDACION)	BANCO DE LA NACION
DIRECCION DE OBRAS PORTUARIAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.	DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.
MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO	MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA	DEPARTAMENTO DE INSPECCIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS
NOTARIO DE MARINA	NOTARIO PUBLICO
DIRECCION DE PESQUERIA	MINISTERIO DE PESQUERIA
DIRECCION DE PESQUERIA Y CAZA DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA	MINISTERIO DE PESQUERIA
COMPAÑIA ADMINISTRADORA DEL GUANO	FERTI PERU
DIRECCION GENERAL DE METEOROLOGIA DEL PERU.	SERVICIO NACIONAL DE METEOROLOGIA E HIDROLOGIA (SENAMHI)

REGLAMENTO DE CAPITANIAS Y DE LA MARINA MERCANTE

FE DE ERRATAS

PAG.	ARTICULO	D I C E	D E B E - D E C I R
1	1º	Agentes o consignatarios	Agentes y consignatarios
3	4º	los puestos	los puertos
11	8º B	observaciones, meteorológicas e hidrográficas	observaciones, meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas
12	9º A	se establecerá	se establecerán
13	15º	o de la policía	o de policía
13	17º	al personal de Capitanías	al personal de las Capitanías
14	18º	dependerá única	dependen única
18	28º	visita anaul	visita anual
19	31º	prisión de	prisión hasta de
26	63º B	multa de S/. 500'000,00	multa de S/. 500.00
28	73º A	mar material	mar materias
32	90º	del Ministerio de Fomento y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Ministerio de Marina	del Ministerio de Fomento y el Ministerio de Marina.
48	156º	indicado al Capitán	indicando al Capitán
59	194º D	está en la obligación	están en la obligación
79	260º	se produzca	se conduzca
117	414º H	de sus estudios	de sus estatutos
133	463º A	de haber regresado él	de haber regresado a él
133	465º	pondrá en conocimiento	pondrá el hecho en conocimiento
134	470º	dicho armadores	dichos armadores
142	500º	carga o de mayores	carga de o mayores
155	515º	21 años y menos	21 años y menores
170	543º F	de 500 H.P.	de 500 H.P. o menor
170	543º G	o de hacer guardia	o hacer guardia
176	552º B	cuando menos 2 años	cuando menos 3 años
178	559º A	recibido el naviero	recibido del naviero
179	564º	El Capitán obligado	El Capitán está obligado
180	565º N	Certificado de Seguridad y Certificado de Seguridad y Certificado de Seguridad Radiotelegráfica.	Certificado de Seguridad y Certificado de Seguridad Radiotelegráfica
181	567 B	como entrega	como por entrega
185	586º	otorgar patente	otorgar la patente
186	594º	de versonas	de personas
187	599º A	al primer puerto	en el primer puerto
200	634º	la marchan	la marcha
203	644º G	obligado a tomar	obligado tomar
205	645º B	Hacer servicio	Hace servicio
232	726º	solicitar el embalsamiento	solicitará el embalsamiento
236	739º	Capitanes de buque	Capitanes de buques
245	773º	está prohibido	es prohibido
245	773º	Art. 773º—	Art. 773aº—